

第6回袖ヶ浦市都市計画マスタープラン策定市民委員会

1 開催日時 令和元年9月30日(月) 午後2時開会

2 開催場所 袖ヶ浦市役所旧館3階大会議室

3 出席委員

委員長	鎌田 元弘	委員	大島 裕子
副委員長	小早川 悟	委員	鷺見 久夫
委員	豊川 斎赫	委員	飯田 薫
委員	鈴木 孝司	委員	関谷 佳久
委員	倉茂 和明	委員	今井 久明
委員	地引 正和	委員	野澤 文香
委員	石井 啓		

(欠席委員)

委員	猪狩 孝一	委員	大野 清
----	-------	----	------

4 出席職員

都市建設部部长	江尻 勝美	都市整備課主査	鶴岡 俊洋
都市建設部次長	鈴木 敏幸	都市整備課主事	柿本 健
都市整備課副参事	泉水 雄一郎	株式会社地域計画 建築研究所	2名

5 傍聴定員と傍聴人数

傍聴定員	8人
傍聴人数	0人

6 議 題

- (1) 次期都市計画マスタープランの地域別構想案について
- (2) 次期都市計画マスタープランの実現化方策案について
- (3) その他

7 議 事

〈午後 2 時開会〉

事務局（泉水副参事） 【開会】

鎌田委員長 【挨拶】

事務局（泉水副参事） 【資料確認】

【出欠状況確認】

〔15名中13名の出席、設置要綱第6条第2項の規定により、定数の2分の1以上の出席のため、会は成立〕

袖ヶ浦市都市計画マスタープラン策定市民委員会設置要綱第6条第1項の規定に基づきまして、委員長が本会議の議長を務めることとなっておりますので、これより先は、鎌田委員長にお願いいたします。よろしく申し上げます。

鎌田委員長 それでは、次第に従いまして進めさせていただきます。議題1「次期都市計画マスタープランの地域別構想案について」ということで、事務局より説明をお願いします。

事務局（鶴岡主査）【資料1及び概要版により次期都市計画マスタープランの地域別構想案について説明】

鎌田委員長 説明が終わりましたが、臨海地域を除けば委員の皆様は各地域にお住まい又はお勤めということで、その地域を中心にコメントをいただきたいと思えます。また、私を含め学識経験者からは、全体を通して地域別に関するアドバイスをいただきたいと思えます。まず、昭和地域にお住まいの委員からご意見・感想をお聞かせいただきたいと思えます。

鈴木委員 説明いただいた案については、委員の意見を反映していると思っております。ここ最近も夕方の渋滞が多く、湾岸道路の整備などを進めてもらうのは渋滞緩和になると思えます。新たに開通した袖ヶ浦アンダーパスと、奈良輪から国道16号に抜ける昭和通りもすごく混むのですが、狭い道に抜けると危ないため、抜ける道を増やしてもらえると多少渋滞は緩和すると思えます。

事務局（鶴岡主査） 鈴木委員のおっしゃるとおり、委員会のワークショップでも渋滞対策に対する意見が多くありました。このため、木更津市金田地区と袖ヶ浦駅

海側地区を結ぶ都市計画道路の整備を早く進めることを記載するとともに、袖ヶ浦海浜公園と袖ヶ浦駅海側地区とを結ぶ高須箕和田線の整備も進めているところです。これにより交通の分散が図られることが期待されることから、案においても具体的に記載しています。さらには、幅員50メートルの東京湾岸道路の計画もあります。こちらは国の事業となるので、国等に整備要望を行っていくことも記載しています。交通の分散化による渋滞の解消や大型車混入の抑制が図れるかと考えています。

事務局（鈴木次長） 狭あい道路の拡幅については、市街化区域内みちづくり計画要綱を定めて対応していますが、過去に1件しか活用された実績がございません。このため、次期マスタープランの策定と平行して要綱の内容を見直し、皆さんに活用いただけるよう作業を進めていますので、よろしく願いいたします。

鈴木委員 旧道に侵入してくる大型車が非常に多く、何とか減らせないでしょうか。国道16号に流す方法がないでしょうか。木更津市方面から旧道に来るときに、以前より道路を狭めたように感じますが、あまり効果がありません。

事務局（鈴木次長） そのご意見については、市議会でも一般質問があり、市道のほか国県道等、所管する機関には要望してまいりたいと考えています。しかし、所管が異なり、私どもの判断だけではできないことから、長年の課題であると考えております。

小早川副委員長 大型車の流入規制や右左折の規制、信号の制御については、道路管理者だけでなく、交通管理者である警察との連携が必要だと思えます。次期マスタープランの中でどのように書くかは慎重な議論が必要です。

地引委員 鈴木委員と同意見です。家の前の旧道は40キロの速度規制がありますが、大型車はほとんど60キロ以上で走行し、振動・騒音がひどい状態です。特にトレーラー関係の車の振動・騒音が激しく、先ほど鈴木委員からも大型車をとめる方法はないかという意見もありましたが、私も全く同じです。将来的に、奈良輪のいすゞ自動車さんが移転するとのことで、緩和されることも期待している状況です。その他ですが、東京湾岸道路の見通しについて聞きたいと思えます。次に農業についてですが、袖ヶ浦市は農村地帯である一方、発展もしており、バランスが良いと思えます。担い手の減少や高齢化も進んでいますが、やむを得ないことでもあります。まずは道路事情についてよろしく願いしたいと思えます。

事務局（鈴木次長） 東京湾岸道路の整備は事業主体が国になります。要望はしておりますが、国の事業予定がはっきりと出ていない状況です。

鷺見委員 お二人の委員から出たように、旧道から国道16号線に抜ける幅広い道が少ないです。途中バイパスが3本ありますが、大型車がうまく回れないという不便さがあると思います。私の住んでいる今井地区は逃げようのない袋小路みたいなところで、完全に行き詰まりといった道路状況です。

事務局（鈴木次長） 主要な幹線道路については道路網整備計画の中にも記載し、整備をしているのですが、そこに行き着くまでの狭い道の解消については皆さんの同意も必要です。市街化区域内みちづくり計画要綱を皆さんに活用いただけるような内容に見直す作業を進めておりますので、ご理解いただければと思います。

鎌田委員長 それでは、次に長浦地域を中心にご意見を伺いたいと思います。

今井委員 まず、全体案のところ一言よろしいですか。資料1の58、59頁について都市防災の方針に風害対策が出ていません。先の台風15号の影響がこれだけあったにもかかわらずここに載せていないとなると、手落ちじゃないかという気がしますので、是非とり上げていただきたいと思います。長浦地域は袖ヶ浦市の人口の4割を占めますので、長浦地域が元気にならないと袖ヶ浦市全体が元気にならないと常々思っております。昼間人口を増やす、長浦駅周辺にいかに人を集めるかという仕組みづくりが必要です。そのためには、行政センター、図書館、公民館等の公的施設を駅周辺に集めたらどうでしょうか。そして、駅への移動環境をスムーズにするためには、コミュニティバスをいかに走らせるかということだと思います。ある程度コストがかかっても是非検討していければと思います。それにより商店街活動も活性化すると思います。もう一点は、臨海部の港湾についても方針図に示してほしいと思います。長浦地域と臨海地域との接点は、更に活発化するためのポイントかと思いますが、長浦駅を中心にして港と山、田んぼ、そういう観点を地域づくりのところに載せられたらと思います。

事務局（鈴木次長） 1点目について、確かに風害のことについて触れていません。風害対策について、まずベースとなるのは地域防災計画ですので、一度、整合性を考えた中で表記をすることとします。2点目の駅周辺に公共施設をつくり、人を集める方策については、あくまでもマスタープランはまちづくりの方針を示すものですので、具体的な内容については個々の計画等で検討させていただ

きたいと考えます。最後に、長浦地域の地域づくり方針図に臨海区域を表示すべきとの意見ですが、連携という意味で、臨海部分を表記することは可能だと思います。

事務局（泉水副参事） 長浦地域は16号を境に完全に図面上では切れているところですので、臨海部がわかるような形で修正させてもらいたいと思います。

鎌田委員長 地域別の方針図は、どこまでというボーダーは難しいところです。風害については、今回の台風の検証作業を踏まえて書き込むのか、地域防災計画を受けて修正が入るのかわかりませんが、何らかの対応は出てくると思います。

飯田委員 長浦地域についての私の意見は今回の方針の中に取り入れられていると認識をしております。ただ、何点かお願いしたいことがあります。まず、長浦駅前の大型商業施設はイオンしかありません。イオンが撤退した場合、商店街全体が疲弊してしまいますので、周辺の開発も含めて早めに計画を進めていただきたいと思います。また、駅前の駐車場として管理されている土地の有効活用を含めて、地域を活性化していただけるような施策も考えてほしいと思います。次に、行政センター、公民館、図書館は不便なところで、車がなければ行けません。浜宿団地から行政センターまでバスでは2時間かかったと聞きました。高齢化を鑑み、コミュニティバスを含めた交通手段の確保を市として考えていただきたいと思います。次に、長浦上総線は部分的には歩道が確保されていますが本当に狭い道路です。拡幅よりもバイパスの整備を考えていかれたらどうでしょうか。次に、長浦港の活用ですが、臨海部の夜景ですとか、長浦港を生かした観光資源も活用いただければと思っております。最後に、蔵波中周辺の宅地開発については節度ある対応をお願いしたいと思います。

事務局（鈴木次長） まず1点目のイオンが撤退しないようにというご意見ですが、商工会や市の商工の部門と連携して対策を講じていきたいと考えております。2点目の公民館、図書館の立地条件につきましては、今の場所に立地した経緯の調査をしたいと考えております。また、コミュニティバスについては企画課の所管となりますが、現在策定中の総合計画にも公共交通について盛り込んでいく予定とのことですので。次に、長浦上総線については、県の所管ですが、市で策定中の道路網整備計画でも何らかの形で表記されると思いますので、ご意見として担当課に伝えさせていただきます。次に、長浦港の活用については検討していきたいと考えます。最後に、連たんによる宅地開発の拡大は懸案事項の一つです。現在、私どもでは開発行為の許可権限を有しておりませんが、次期都市計画マスタープランでは農住調和地の区域を現行よりも規模を狭めており、

あわせて、市の宅地開発事業指導要綱の内容を変更し、対応していきたいと考えておりますので、ご理解いただきたいと思ひます。

倉茂委員 資料1の63頁、地域間連携の考え方の中で、「市内の各地域はそれぞれが独立し、自己完結しているわけではなく、地域間や隣接市との多様な連携の中で、全市的な発展を目指した都市づくりを進める必要があります。」という文章で、独立しているのかというのがよくわかりません。64頁の地域間連携のイメージ図では、緑色の線が何を示しているのかわかりにくいので、線は多くないほうがいいと感じます。また、長浦地域については、全体的に人口の変化は少ないと思ひられますが、徐々に人口が減少し、空家の問題や交通の便などが課題として挙がってくるのではないかと思ひます。最後に、工場連絡会の立場として、南袖周辺で交通渋滞が発生していると思ひますが、物流がきちんと機能することがこの地域の魅力になるので、対策をしっかりと行っていただければと思ひます。

事務局（鶴岡主査） まず、地域間連携の考え方でございます。63頁にあるように、本市はもともと昭和、長浦、根形、平岡、中川、富岡と5つの地域に分かれており、臨海部だけ土地利用が全く異なるので、特出しして6地域に分けています。各地域が独立し、自己完結しているわけではないと書いたのは、その地域内だけで人や物の流れ、消費行動が完結しているものではなく、他の地域、市町村との連携によって成り立つという意味でこういった記載をさせていただいているところです。次に、長浦地域における人口密度の変化については、今後、駅周辺部を中心に人口減少が進んでいくことが想定されています。空家対策、空地の利活用が今後重要になってくると考え、その旨、このマスタープランには方針として掲げており、策定後は具体的取組みの話になってくると思ひます。最後に南袖を含めた周辺道路の整備ですが、金田地域、木更津市と結ぶ道路、アンダーパスから南袖への延伸工事を進めておりますので、そちらの幹線道路ができましたら今以上に物流的にはメリットが出てくると考えています。

事務局（株式会社地域計画建築研究所） 64頁の図の緑の線は、6地域がそれぞれ他の地域と連携していくということを示しており、線が錯綜していて見づらいという点について、表記の仕方について工夫して見やすくしたいと思ひます。もう一点、63頁の文章ですが、地域間連携の考え方で、「市内の各地域はそれぞれ独立し、自己完結しているわけではなく」、これは逆の意味で受け取られる可能性があるというご指摘かと思ひますので、「各地域は、独立・自己完結しているわけではなく」という表現に修正したいと思ひます。なお、地域間連携というのが今回の都市マスタープランの中で非常に重要だということを議論の

中で受け取っております。ここまで書くことは通常のマスタープランではあまりないのですが、可能な限りわかりやすく修正したいと思っております。

鎌田委員長 協働まちづくりの協働関係を単純に線でつなげるのはわかりにくいところもあります。地域のくくりも難しいですが、マスタープランの中でも協働をできるだけ盛り込みたい、地域間連携を盛り込みたいという趣旨はわかりますので、工夫していただければと思います。

事務局（株式会社地域計画建築研究所） 今回の関連で一点お伺いしますが、長浦地域の地域づくり方針図に臨海部を追加してほしいというお話になりました。その場合、昭和地域はどういたしましょうか。

事務局（鶴岡主査） 長浦地域の長浦港は、駅に近接し一体化できる位置にありますので、表記しても臨海地域の記載とバッティングはしないと考えます。一方、海浜公園などは昭和地域とかなり距離が離れていますので、そちらは臨海と昭和地域ということで分けようと考えているところですが、それでよろしいですか。

鎌田委員長 事務局からそういうご意見ですが、ご意見ございませんか。特に無いようなのでご了解いただいたと思います。それでは、根形地域についてお願いします。

関谷委員 今回の台風の被害を受けて、災害に強いまちづくりをもっと記載いただきたいと思います。それと、のぞみ野は10年間で約300世帯ふえていますが、自治会の加入率は減っています。スーパーはない、バスの利便性も悪いということで、のぞみ野周辺だけで月500円でデマンドもやっております。また、空家対策も問題です。先日の台風の被害に対して自治会だけでは何もできません。対策をお願いしたいと思います。

石井委員 地域連携を前提とした地域別の地域づくりを考えるとというところは理解できました。その上で、根形地域の強みを考えたときに、この地域には社会福祉センター、老人福祉会館、福祉作業所といった社会福祉資源がたくさんあります。全市的に大きな存在価値があると思いますので、それはこの地域別のところと全体計画の中でも記載されると良いのかなと思いました。

事務局（鶴岡主査） まず、関谷委員の防災についてですが、地域防災計画と連携した形で表記について考えたいと思っております。また、根形特にのぞみ野地区ですが、デマンド型タクシーのような共助による公共交通のあり方については、

今後担当部局でさらに支援、利活用を検討していきたいと思っております。空家対策については、空家バンクのさらなる活用、不明の地権者への適切な管理を働きかけていきたいと思っております。石井委員の言われた社会福祉の観点については、福祉部局の計画とも連携して記載について対応していきたいと考えております。

事務局（鈴木次長） 空家については、平成28年制定の空家対策特別措置法に従い、市条例の全部改正を昨年度行い、市内全域の所有者を全て把握しています。先日の台風の直後にも、危険な空家については所有者に指導を行いました。今後引き続き適正な管理に努めてもらうよう書面で依頼をするとともに、対応されない、状況がひどい空家については空家等対策審議会で見解を伺い対応していきたいと考えております。

《 10分休憩 》

鎌田委員長 大島委員には中川・富岡地域、その後、野澤委員には平岡地域をお願いいたします。

大島委員 都市拠点として考えると、長浦地域や昭和地域からしたら田舎ですが、横田駅からちょっと離れるとさらに隔たりがあります。それと、国道409号は国道ではありますが、道幅も狭く通学路の部分もあり危険ですので、改善について一層の働きかけをお願いしたいと思います。商業施設等については、不便ではない程度にお店や医者も揃っているので満足している部分ではあります。交通の問題については、通勤・通学の時間だけでも長浦駅行きのバスが出ると良いという要望がありますので、是非検討していただければと思います。

事務局（鈴木次長） 国道409号の道幅が狭いことは状況を把握しており、改善について要望をしています。これは、道路網整備計画の中にもこの件が記載されると思っております。また、狭あい道路対策ということで、市街化区域内みちづくり計画要綱を皆さんに活用していただけるよう内容の改正作業をしておりますので、ご理解いただければと思います。交通ネットワークについても、総合計画で公共交通の内容を盛り込むことになっておりますので、ご意見は担当課にも伝えたいと思います。

鎌田委員長 先ほど休憩中に、どうしても都市計画マスタープランというところと中心集落なところに話が行きがちだけれども、それ以外の集落はどう考えたらいいかというご質問をいただきました。その辺も市としてどう取組むかというようなと

ころをもう一度見ていただけるとありがたいと思います。ご意見を代わりに言いました。

野澤委員 今までの意見が反映されていてわかりやすいと思いました。平岡地域に関しては、ここが地域拠点なのかというのが正直な感想で、かなり衰退しているのを生活していて感じます。土地利用で市街化調整区域と明記されていますが、その後の地域づくりの基本的な考え方で人口減少の抑制と書いてあります。人口減少をどう抑制しようとしているのか疑問です。本当に実現できるのかというのはかなりざっくりしているという印象です。バスなど交通手段は明記していて、かなり改善されているとは思いますが、まだ元気なお年寄りも、「地域支え合いによる移動支援」よりもバスを使いたい方も多いと思うので、改善は切実かなと思います。

事務局（鶴岡主査） まず、拠点の話ですが、昔の町村の役場等があったところ、地域内で今でも人口密度が高いところを拠点としています。そのほかにも集落地ということで土地利用方針に薄橙色に塗ったところがあります。平岡地域は人口減少が加速すると予想されるエリアであり、野澤委員も猪狩委員からも人の減少を抑制する、家を建てられるようにする必要性についての意見が多くございました。今回のマスタープランの中で初めて明記しましたが、この集落地については、地区計画と言われる区域独自のルールを策定し、これに基づく内容であれば家を建てられるというような形で、今までハードルが高かったところをかなり許容した方針を入れ、これにより人口減少に歯止めをかけることを考えております。また、インターチェンジ同士を結ぶ幹線道路沿道についてはポテンシャルが高いところもございます。観光施設も多くあり、沿道利用について地域振興に寄与する土地利用については許容していくといったこともこのマスタープランで初めて明記しています。最後に公共交通自体の所管は企画課で、利便性が余り高くないということの中から、時刻表関係、本数も含めたダイヤの要望は事業者に対し行っていくということ聞いておりますので、ご理解をいただければと思います。

鎌田委員長 それでは、最後、臨海地域の地域づくり方針、ここにもいろいろご意見を反映させていただいておりますが、委員の方、どなたかご意見あればお願いいたします。特に無いようなので、続きまして、「議題2 次期都市計画マスタープランの実現化方策案について」ということで、事務局より説明をお願いします。

事務局（鶴岡主査）【資料1、概要版により次期都市計画マスタープランの実現化方策案

について説明】

鎌田委員長 本日、多くの意見を頂戴していますが、都市計画マスタープランだけでは対応できないことについて、いろいろなところと連携をしつつ実現化を図っていこうという方針と、それを定期的に PDCA サイクルの中で見直して、どのように実現化していくかという方針が示されました。この実現化方策案についてご意見等ありましたらよろしく願います。

豊川委員 資料 1 の 1 頁のほうは関連計画が列挙されているにもかかわらず、計画ごとの課題等について具体的な記載がなく、矢印 1 本で表記しているのは、少し整理が必要かなと思います。概要版の 15 頁に記載している「関係部署との横断的な推進体制」というときのすり合わせには、それぞれの計画と課題が最初の頁に明記してあることが必要ではないかと考えます。それがないと PDCA サイクルによる進行管理を行う際も、会議が空転してしまうので、コンパクトなキーワードは必要だと思います。

小早川副委員長 台風 15 号の被害があった直後に出るマスタープランなので、都市防災に関してはもう少し内容を厚くしてもいいかなという気がしました。地域防災計画は、手続論的なことは書いてありますけれども計画論的なところがないので、具体的に計画論的な話を更に盛り込んでもいいかなという気がします。その他について、他の市町村と見比べても遜色のないマスタープランになっている気はしました。

鎌田委員長 ほかの自治体でもまちづくり条例などが策定されています。行政自体が縦割りできていますが、袖ヶ浦市は協働のまちづくりということで切り込んでいこうとしています。例えば、林地の管理はどうするかというのも様々な部門で関わりが出てきます。都市計画というと都市整備、都市化ということが前提となりますが、それ以外にも切り込んで良いと思います。それらを含め、袖ヶ浦市しかできないようなマスタープランを目指していただきたいと思います。

事務局（株式会社地域計画建築研究所） 豊川委員からアドバイスいただきました 1 頁目の点について、今まで委員の皆さんから出していただいた主な大きな論点、例えば台風対策、駅前の産業振興・活性化、福祉と連携した地域コミュニティの形成、地域での支え合い、そういった論点や目指すべきことを添えつつ、分野ごとに都市計画マスタープランと関連計画との連携を目指すというのをイメージできるように修正したいと思いました。

鎌田委員長 実現化方策なので、具体的に計画を書いたほうが方策となります。連携については、何をどこまで実施するといった話があったほうが良いと、皆さん共通して感じているかなと思います。それでは、議題2を終わりにして、議題3その他事項を事務局からお願いします。

事務局（鈴木次長） 【資料2により次期都市計画マスタープランの策定スケジュールについて説明】

鎌田委員長 委員会の運営について引き続きご協力をお願いします。それでは、予定しました議題は滞りなく終了いたしました。ご協力ありがとうございました。進行を事務局にお返しします。

事務局（泉水副参事） 鎌田委員長・委員の皆様ありがとうございました。本委員会でいただいたご意見を基に、事務局で全体案として最終的に取りまとめて次回会議で説明をさせていただきます。また、委員の皆様には、議事録調製にあたり発言内容の確認をいただき、その後議事録の写しを事務局から送付させていただきますので、ご了承をお願いいたします。なお、次回の委員会は11月予定としておりますが、上位計画である総合計画の策定状況によっては、都市計画マスタープランにおいてもスケジュールの変更が想定されます。もし、変更が見込まれる場合には、委員の皆様にご連絡させていただきますのであらかじめご了承ください。なお、次回の委員会につきましては、日程が決定次第、正式な開催通知を送付させていただきますのでよろしく願いいたします。それでは以上をもちまして、第6回袖ヶ浦市都市計画マスタープラン策定市民委員会を終了させていただきます。本日はありがとうございました。

事務局（泉水副参事） 【閉会】

〈午後4時30分閉会〉

第6回袖ヶ浦市都市計画マスタープラン策定市民委員会

日時 令和元年9月30日（月）

午後2時から

場所 袖ヶ浦市役所旧館3階大会議室

次 第

1 開 会

2 委員長あいさつ

3 議 題

（1）次期都市計画マスタープランの地域別構想案について

（2）次期都市計画マスタープランの実現化方策案について

（3）その他

4 閉 会

袖ヶ浦市
都市計画マスタープラン
【全体案】

令和元年 9 月
袖ヶ浦市

第1章 都市計画マスタープランの概要

1 都市計画マスタープランの策定趣旨

本市では、平成11年（1999年）3月に平成31年（2019年）を目標年次とする、都市マスタープランを策定しましたが、市を取り巻く情勢の変化を捉え、10年が経過した平成22年（2010年）3月に見直しを行い、これに基づき都市づくりを進めてきました。

人口減少や少子高齢化の進行、地球温暖化をはじめとする環境問題への意識の高まりや地震による防災意識の高まりなど、本市を取り巻く社会経済情勢は大きく変化してきました。

このような中で、都市計画区域における都市計画の基本的な方針として千葉県が定める「袖ヶ浦都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」が平成28年（2016年）3月に改定され、市の上位計画となる「袖ヶ浦市総合計画」（以下、「総合計画」という。）が令和2年（2020年）に策定されました。

これらの上位計画との整合・調整を図るとともに、社会経済情勢、人口動向、土地利用の現状及び都市施設の整備状況等を考慮し、長期的な視点に立った都市の将来像、土地利用の方針及び都市施設としての道路・公園・下水道等の配置や整備方針等を明らかにするものとして都市計画マスタープランを策定することとしました。

2 都市計画マスタープランの位置づけ

都市計画マスタープランは、都市計画法第18条の2に定められた「市町村の都市計画に関する基本的な方針」にあたるものです。

長期的な視点から将来都市構造、土地利用の方針、都市施設の整備方針等を定めており、将来の都市づくりを進めるうえでの指針となるものです。

また、市の総合計画に掲げる将来像を都市計画の視点から実現するためのものと位置づけられるほか、千葉県が策定する「袖ヶ浦都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」に即して決定されます。

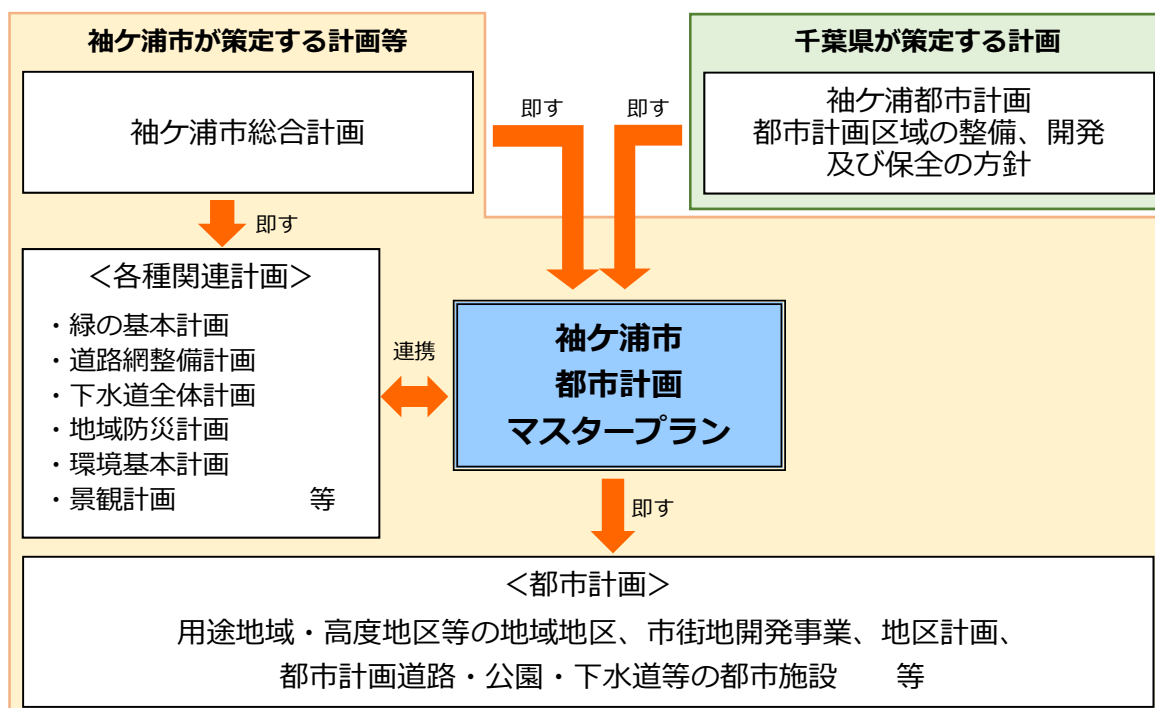


図 袖ヶ浦市都市計画マスタープランの位置づけ

3 都市計画マスタープラン策定の考え方

都市計画マスタープランの策定にあたっては、以下の視点に沿って検討を進めました。

◎将来のまちづくりの方向性を共有できる、わかりやすい計画とする

都市計画マスタープランの策定段階においては、有識者や関連団体からの意見のほか、広く市民からの意見を伺い、市民のまちづくりに対する理解を深め、将来のまちづくりの方向性を共有した、わかりやすい計画とします。

◎全市的な視点で都市づくりを考える

本市の土地利用などは昭和、長浦、根形、平岡、中川・富岡という地域区分の枠組みを超え、連続的な活用がされています。このため、各地域が連携した、全市的な発展を目指した都市づくりを進めます。また、千葉県や東京湾アクアラインで結ばれる対岸地域を含めた広域的な視点からの都市づくりについても考えます。

◎社会の変化に柔軟に対応できるまちづくりを目指す

令和6年度（2024年度）の首都圏中央連絡自動車道（以下、「圏央道」という。）の全面開通や訪日外国人の増加などに伴う成田空港・羽田空港の機能強化など、本市をとりまく交通条件の向上を都市の活力に繋げるまちづくりを目指します。また、今後訪れる人口減少や少子高齢化の進行、環境や防災意識の高まりなどの社会状況の変化にも、柔軟に対応できるまちづくりを目指します。

◎前計画の成果と課題を踏まえた計画とする

平成22年（2010年）3月に見直した都市計画マスタープランにおいて位置づけられた主要事業の進捗状況や課題を検証し、その結果を反映させた計画とします。

◎実現性及び実効性の高い計画とする

限られた財源の中で、実現可能な計画とするとともに、適切に進行管理（マネジメントサイクル）を行い、効果的にまちづくりが推進できる計画とします。

4 都市をとりまく社会経済情勢

〔1〕人口減少の進行

少子化の進行により全国の人口は平成 20 年（2008 年）をピークに減少に転じ、国勢調査によると平成 27 年（2015 年）10 月現在、約 1 億 2700 万人と、平成 22 年（2010 年）と比較し約 100 万人の減少となっています。

人口の減少は、消費の減退や地域活力の低下を進行させることが懸念され、これらに対応するまちづくりを推進することが求められます。

〔2〕少子高齢社会の進行

団塊の世代の高齢化や若年層の減少を背景として全国の高齢化率は平成 27 年（2015 年）に 26.6%に達し、今後も増加する見通しとなっています。

少子高齢化の進行に伴い、経済活動の生産性の低下や地方自治体の財政状況のひっ迫化などを進行させることが懸念され、これらに対応するまちづくりを推進することが求められます。

〔3〕コンパクトな都市づくりの推進

全国的な人口の減少に伴い、将来にわたり質の高い公共サービスを効率的に継続して提供するため、各地域において、利便性が高くまとまりのあるコンパクトな都市づくりと各地域が連携し、地域間を公共交通などでつなぐ「コンパクト・プラス・ネットワーク」の形成を推進することが求められます。

〔4〕安全・安心に対するニーズの高まり

東日本大震災やそれに伴う津波のほか、台風や局地的豪雨といった風水害など、大規模な自然災害が全国で発生しており、防災に対する意識が高まっています。

大規模な自然災害時における市民の生命、身体及び財産の保護を図るため、安心して住める都市の実現に向けた総合的な防災対策による、災害に強いまちづくりの推進が求められます。

〔5〕環境問題に対する意識の高まり

近年、温室効果ガスの排出による地球温暖化など、地球規模での環境問題が深刻化しており、省エネルギーや再生可能エネルギーを活用した環境負荷の少ない生活様式への転換が進んでいます。

環境問題への意識の高まりに対応して、人や環境にやさしいまちづくりの推進が求められます。

〔6〕価値観・ライフスタイルの多様化

社会が成熟化するにつれて、心の豊かさ、人とのつながりを重視する傾向が強まる一方で、経済的な豊かさや生活の利便性に対するニーズもあり、豊かさに関する価値観は多様化しています。

価値観が多様化する社会にあっては、地域や都市における利便性の向上だけでなく、自然環境との調和を含めた質的な向上を目指した都市環境を形成するまちづくりが求められます。

〔7〕自治体経営の重要性の高まり

多くの地方自治体は、税収の減少と社会保障費の増加による財政状況のひっ迫化、老朽化が進む公共施設への対応など、様々な課題を抱えており、これらの課題に対し、限られた財源の中で選択と集中を迫られる厳しい環境にあります。

このため、今後の厳しい財政状況を見据えながらも、持続可能な行財政運営により、自立的な自治体経営の推進に取り組んでいくことが必要です。

地方分権により、都市計画に関する権限が地方自治体に委譲され、まちづくりに関して地方自治体が独自性を持って取り組むことが可能となっており、地域の実情に応じた効率的なまちづくりを行うとともに、協働の考えのもと、市民と行政が互いに連携・協力することがこれまで以上に求められます。

〔8〕国際化・高度情報化の進展

近年、交通手段の発展や情報通信技術の進歩を背景に、人・もの・金・情報の移動に要する時間的、距離的な制約が縮減され、社会経済の様々な局面においてボーダレス化が進んでいます。

中でも、スマートフォンの普及、IoT化の進行、AIやビッグデータの利活用など高度情報化の進展は目覚ましく、市民生活や都市活用における重要性はますます高まっています。

国際化と高度情報化の進展によって、ネットワーク型社会の構築が進んでいることから、これらに適應するまちづくりを推進することが求められます。

5 都市計画マスタープランの目標年次

本マスタープランの目標年次は総合計画における基本構想との一体的な運用を図る観点から、基本構想の目標年次である、令和13年（2031年）とします。

なお、社会経済状況の急激な変化があった場合については、適宜見直しを行うものとします。

開始年次	目標年次
令和2年（2020年）	令和13年（2031年）

6 都市計画マスタープランの構成

都市計画マスタープランは、本市の現状や都市の主要課題、上位関連計画との整合などを踏まえて、大きく次の4つの方針で構成されます。

〔1〕 将来都市像

都市計画マスタープランの骨格となる、将来都市像や将来都市構造などを定めます。

〔2〕 全体構想

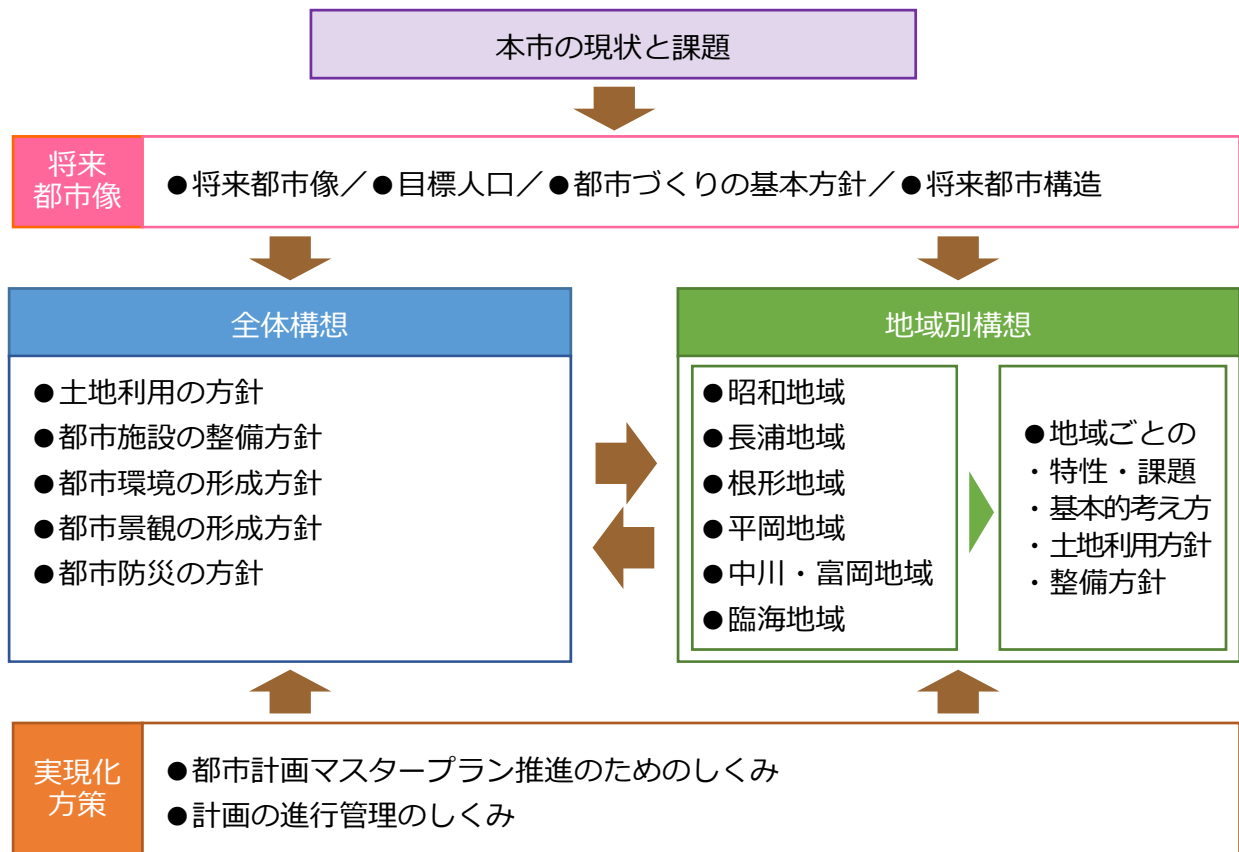
市全体を対象とし、将来都市像の実現に向けた土地利用、その他の分野別の都市づくりの方針を定めます。

〔3〕 地域別構想

地理的・社会的条件などを踏まえながら、市内を6地域に区分し、地域ごとの状況や特性に応じた地域づくりの方針を定めます。

〔4〕 実現化方策

将来都市像を実現するための方策を定めます。



第2章 市の現状と課題

1 市の概要

〔1〕位置・地勢

本市は、千葉県の東京湾岸の中央部に位置し、市域の東京湾側は首都圏整備法の近郊整備地帯となっています。総面積は94.93平方キロメートル、周囲は84.50キロメートルで、東西約14.0キロメートル、南北約13.5キロメートルに広がっています。

市内は国道16号や館山自動車道（以下、「館山道」という。）、圏央道等により県内各地と強く結ばれているほか、東京湾アクアライン連絡道により東京湾の対岸地域からの玄関口となっています。

本市のこのような立地条件から、平成29年（2017年）策定の千葉県総合計画では、本市を含む圏央道沿道の自治体において、地域が育んできた産業集積と、圏央道の開通による広域的な交流機能を十分活用した地域振興策を進めるとともに、地域内の資源の連携を促進し、県経済のけん引軸を目指していくことが求められています。

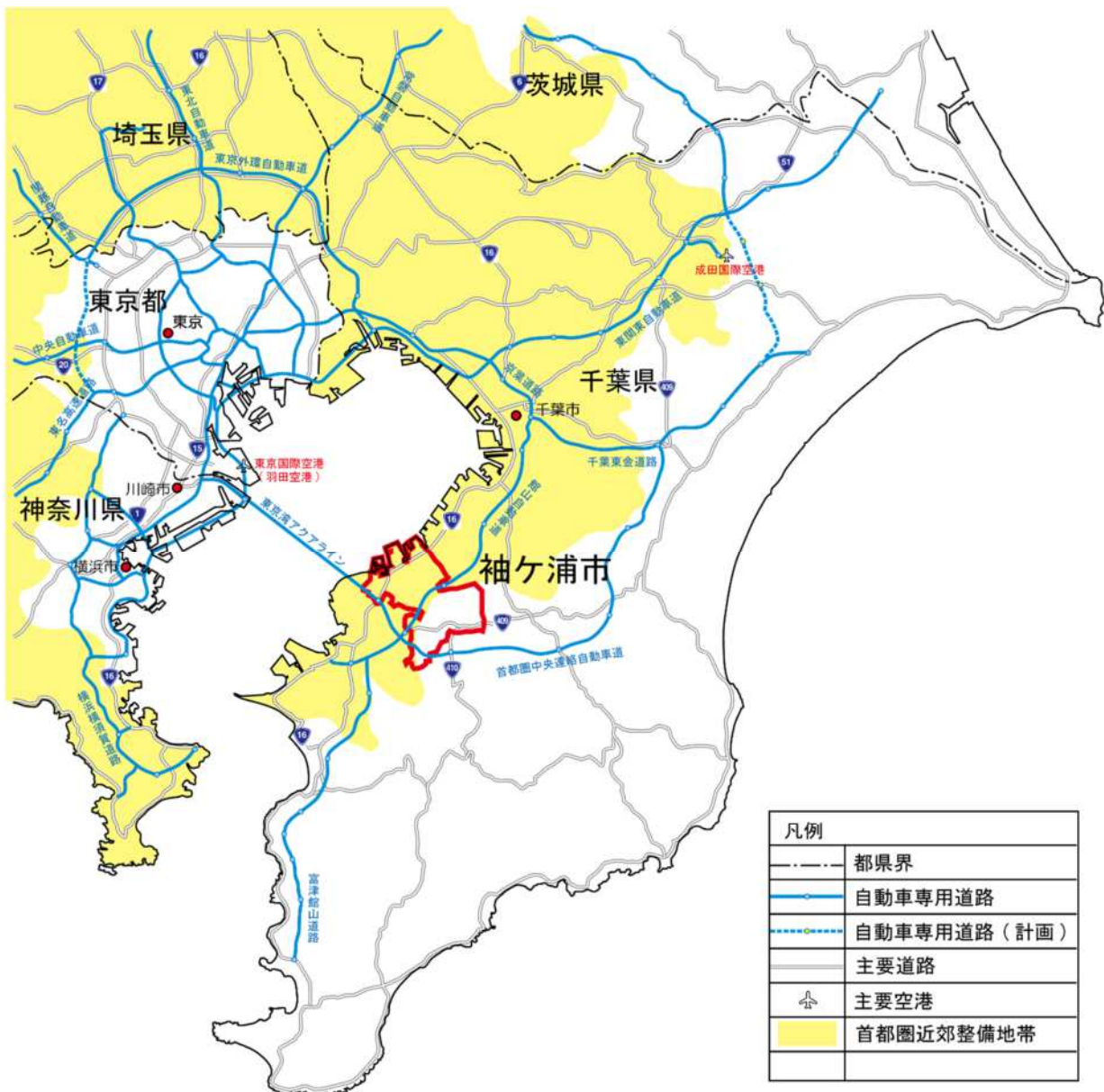


図 袖ヶ浦市の広域位置図

〔2〕人口

本市の人口は、高度経済成長期に京葉臨海コンビナートの形成や宅地造成などに伴って急速に増加し、平成22年（2010年）には6万人を超え、平成30年（2018年）末においても増加が続いています。目標年次である令和13年（2031年）には、昭和地区及び長浦地区では現在よりも増加すると推計していますが、その他の地区では減少すると推計しています。

世帯数については増加しているものの、1世帯あたりの人員は年々減少しています。

年齢3区分別の割合をみると、年少人口（0～14歳）、生産年齢人口（15～64歳）が減少傾向にある一方で、平成7年（1995年）に11.2%であった老年人口（65歳以上）は平成27年（2015年）に24.9%へ急増しており、高齢化の進行が顕著となっています。

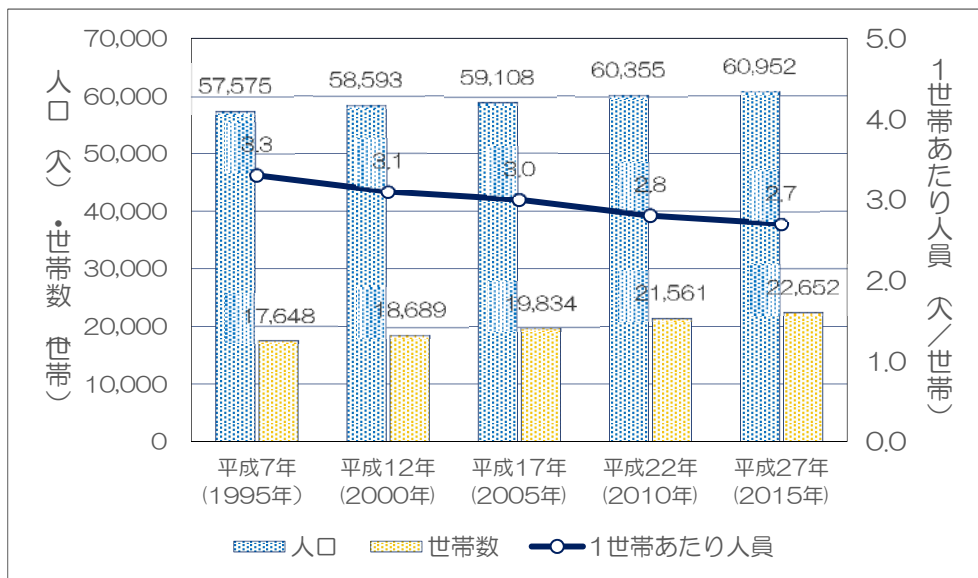


図 人口と世帯数の推移

資料：国勢調査

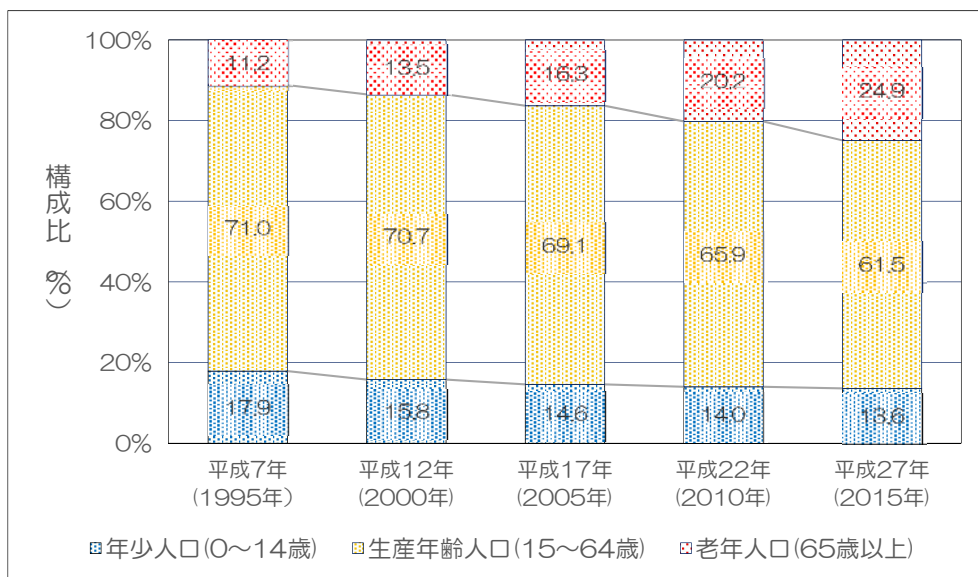


図 年齢3区分別人口の割合の推移

資料：国勢調査

〔3〕産業

本市の産業別就業人口は、第3次産業の就業者が増加傾向にある一方で、第1次産業及び第2次産業の就業者は減少傾向にあります。

本市の産業のうち「農業」は、肥沃な大地と温暖な気候により、水稻や野菜、果物等の生産や酪農が盛んとなっています。一方で、近年は農業従事者数が減少傾向であり、担い手不足による耕作放棄地も存在します。

「工業」については、臨海部の石油・化学工業を中心とした工場のほか、内陸部の袖ヶ浦椎の森工業団地の企業立地により、本市は全国有数の工業都市となっています。

「商業」については、従業者数及び商品販売額ともに減少傾向であり、商業環境の低迷が続いています。また、地元での購買率が低く、隣接市へ消費が流出しています。

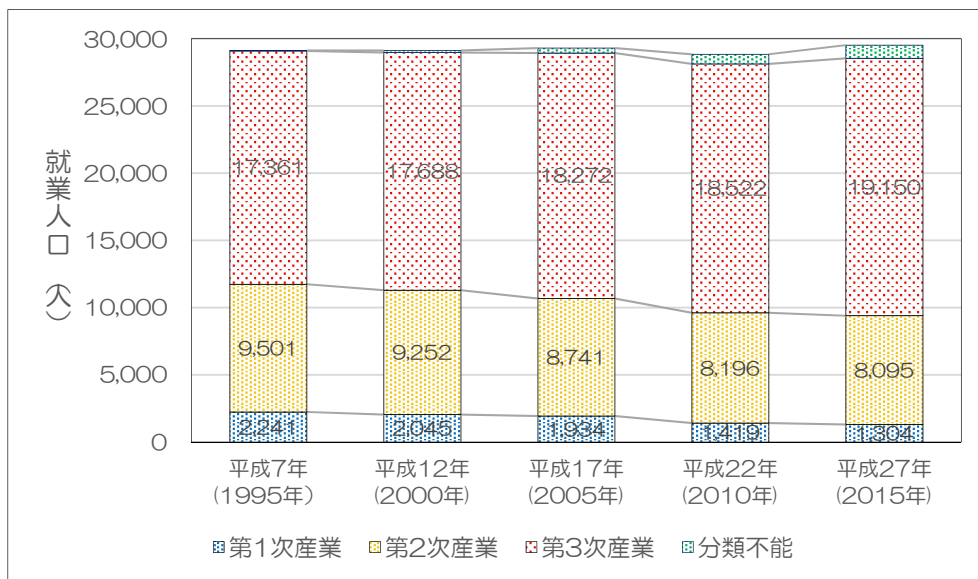


図 産業別就業人口の推移

資料：国勢調査

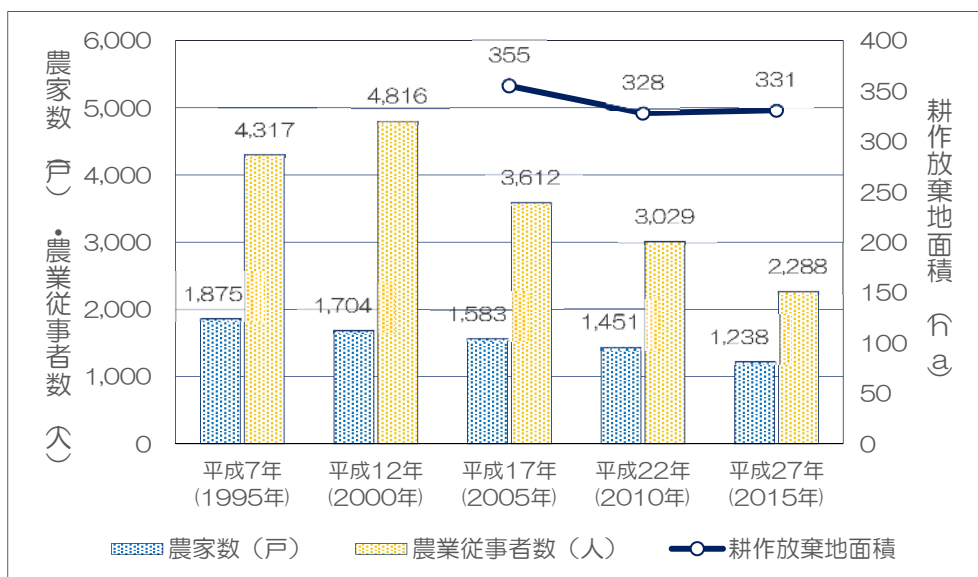


図 農家数、農業従事者数及び耕作放棄地面積の推移

(注) 平成12年以前は土地持ち非農家（農家以外で耕地及び耕作放棄地を5アール以上所有している世帯）の統計がなく、市内の耕作放棄地は不明

資料：農林業センサス

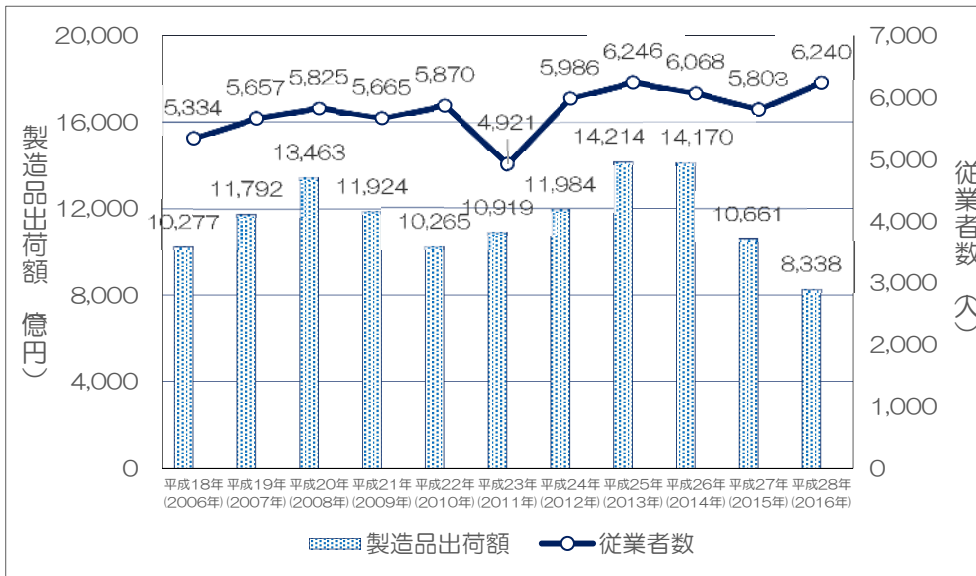


図 製造品出荷額及び従業者数の推移

資料：工業統計

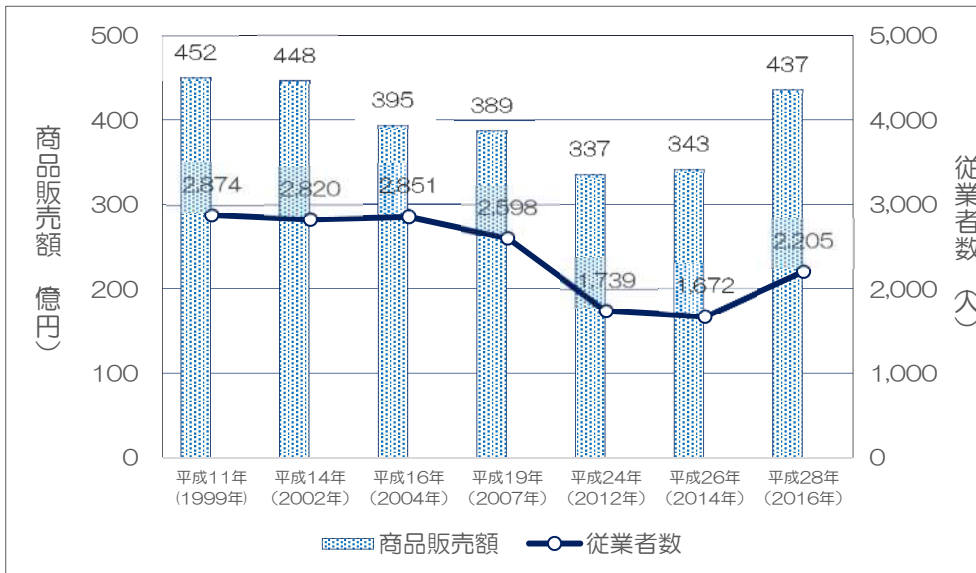


図 年間商品販売額及び従業者数の推移

資料：商業統計、経済センサス

年	衣料品		食料品		飲食	
		県平均		県平均		県平均
平成13年 (2001年)	21.6%*	94.2%*	83.0%	99.0%	—	—
平成18年 (2006年)	21.9%	53.2%	75.6%	80.1%	49.1%	59.6%
平成24年 (2012年)	21.5%	50.7%	74.3%	78.3%	32.6%	55.6%
平成30年 (2018年)	13.8%	46.7%	72.3%	81.2%	30.4%	56.5%

表 地元購買率の推移

(注) 地元購買率とは、居住地で購買する消費者の割合

(※平成13年調査では衣料品のみに文化品(靴、時計等)、耐久消費財を含む。)

資料：千葉県統計年鑑

〔4〕交通体系

本市の道路網は、東京湾沿いを東西に伸びる国道16号を骨格として、複数の東西方向の道路が並行しているところに、内陸部から臨海部に向けて道路が交差する道路ネットワークの形態となっています。また、館山道、圏央道、東京湾アクアライン連絡道が整備されており、広域的な交通拠点となっています。

また、公共交通として、鉄道は臨海部にJR内房線、内陸部にJR久留里線が運行しているほか、東京湾アクアラインを利用した高速バスにより、東京都、神奈川県的主要都市と結ばれています。路線バスは、主な幹線道路で運行されており、鉄道駅やバスターミナル間の連絡や、市内の各地域を結んでいます。



図 主要交通網の状況

〔5〕土地利用

本市の地形は、平坦部と丘陵部に大別されます。北西部から東部にかけては平坦な丘陵地帯で、畑地が開け、南西部から中央部にかけては肥沃な水田地帯が開けています。また、西部の平坦地と臨海部の丘陵地帯には住宅地や商業地が、臨海部の埋立地には工業地域が形成されています。

近年は、面的整備事業の進展や広域幹線道路の整備に伴い、土地利用の需要が高いことから、住宅用地や工業用地などの都市的土地利用が増加傾向にあります。

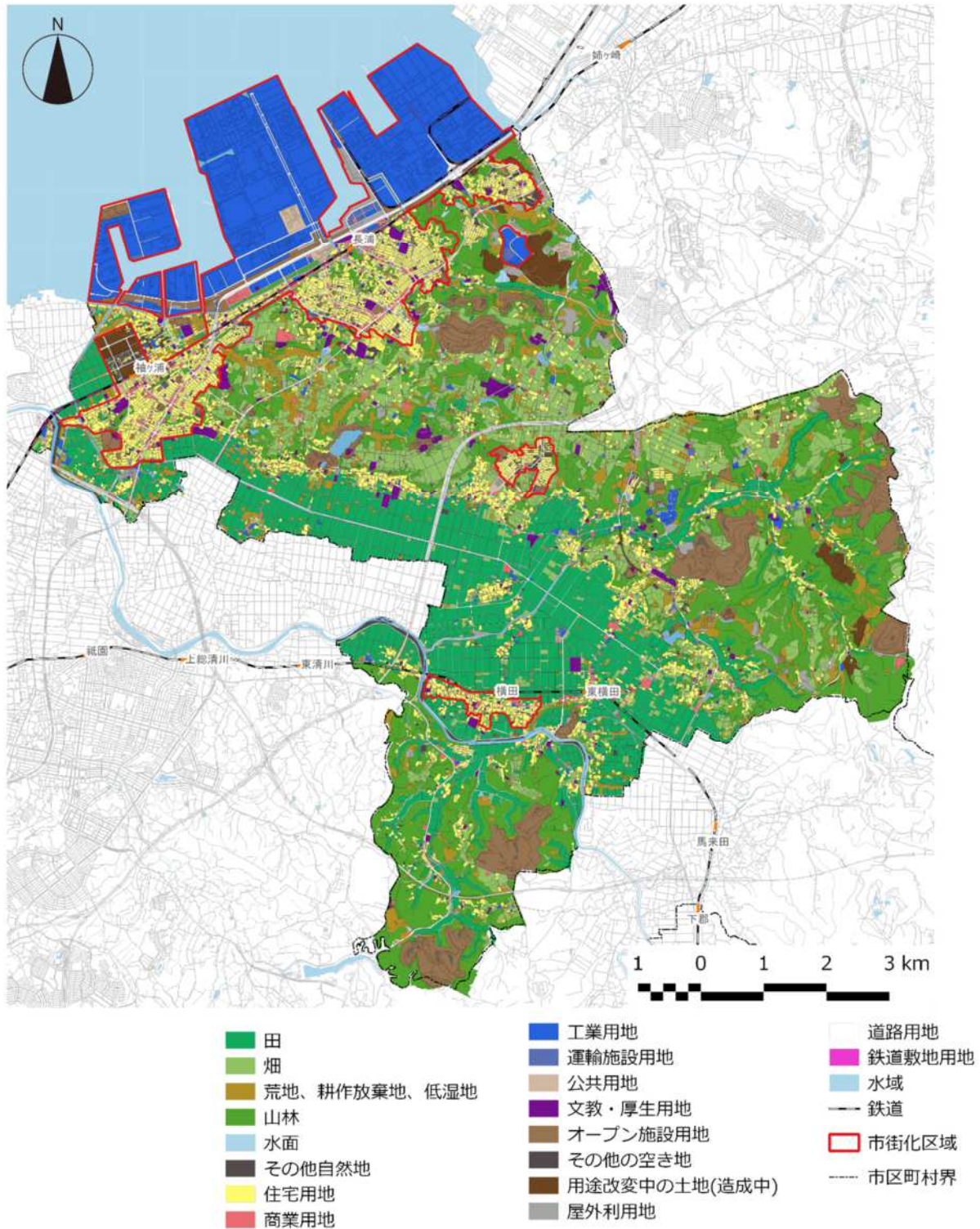


図 土地利用現況図

資料：平成 28 年度都市計画基礎調査データより作成

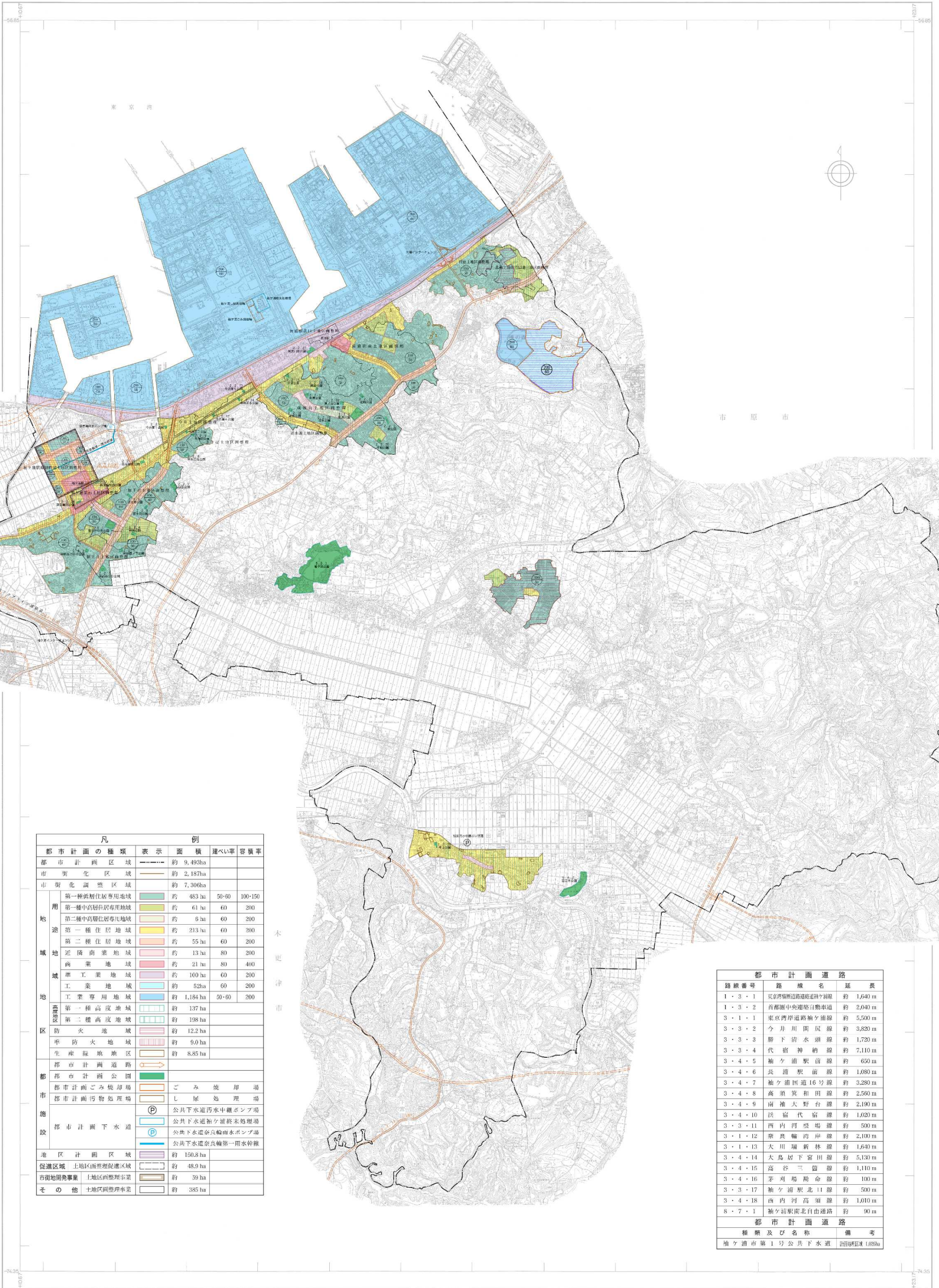
〔6〕都市計画

本市は、市内全域（約 9,493ha）が、袖ヶ浦都市計画区域に指定されています。袖ヶ浦都市計画区域のうち 23%（約 2,187ha）が優先的かつ計画的に市街化を進めるべき市街化区域に、77%（約 7,306ha）が市街化を抑制すべき市街化調整区域に区分されています。

市街化区域内では、良好な市街地の形成に向けて土地利用コントロールの基幹となる用途地域を定めており、本市では工業系の用途が約 6 割強、住居系の用途が 4 割弱となっています。

都市計画区域	区域区分		用途地域	
袖ヶ浦 都市計画区域	市街化区域	約 2,187ha	第一種低層住居専用地域	約 483ha
			第一種中高層住居専用地域	約 61ha
			第二種中高層住居専用地域	約 6ha
			第一種住居地域	約 213ha
			第二種住居地域	約 55ha
			近隣商業地域	約 13ha
			商業地域	約 21ha
			準工業地域	約 100ha
			工業地域	約 52ha
			工業専用地域	約 1,184ha
	市街化調整区域	約 7,306ha		
合計		約 9,493ha		

表 区域区分及び用途地域の指定状況（平成 30 年度末時点）



凡		例		
都市計画の種類	表示	面積	建ぺい率	容積率
都市計画区域	——	約 9,493ha		
市街化区域	——	約 2,187ha		
市街化調整区域	——	約 7,306ha		
用途地域	第一種低層住居専用地域	約 483 ha	50・60	100・150
	第一種中高層住居専用地域	約 61 ha	60	200
	第二種中高層住居専用地域	約 6 ha	60	200
	第一種住居地域	約 213 ha	60	200
	第二種住居地域	約 55 ha	60	200
	近隣商業地域	約 13 ha	80	200
	商業地域	約 21 ha	80	400
	準工業地域	約 100 ha	60	200
	工業地域	約 52ha	60	200
	工業専用地域	約 1,184 ha	50・60	200
地区計画区域	第一種高度地域	約 137 ha		
	第二種高度地域	約 198 ha		
防火地域	防火地域	約 12.2 ha		
	準防火地域	約 9.0 ha		
生産緑地地区	——	約 8.85 ha		
都市計画道路	——			
都市計画公園	——			
都市計画ごみ焼却場	——	ごみ焼却場		
都市計画汚物処理場	——	し尿処理場		
都市計画下水道	——	公共下水道汚水中継ポンプ場		
	——	公共下水道袖ヶ浦終末処理場		
	——	公共下水道奈良輪雨水ポンプ場		
地区計画区域	——	約 150.8 ha		
	——	約 48.9 ha		
促進区域	——	約 59 ha		
市街地開発事業	——	約 385 ha		
その他	——	約 385 ha		

都市計画道路		
路線番号	路線名	延長
1・3・1	東京湾西道路連絡袖ヶ浦線	約 1,640 m
1・3・2	首都圏中央連絡自動車道	約 2,040 m
3・1・1	東京湾岸道路袖ヶ浦線	約 5,500 m
3・3・2	今井川河川線	約 3,820 m
3・3・3	勝下清水頭線	約 1,720 m
3・3・4	代前神納線	約 7,110 m
3・4・5	袖ヶ浦駅前線	約 650 m
3・4・6	長沼駅前線	約 1,080 m
3・4・7	袖ヶ浦国道16号線	約 3,280 m
3・4・8	高須箕和田線	約 2,560 m
3・4・9	南袖大野台線	約 2,190 m
3・4・10	淡宿代宿線	約 1,020 m
3・3・11	西内河原場線	約 500 m
3・1・12	奈良輪湾岸線	約 2,100 m
3・1・13	大川端新林線	約 1,640 m
3・4・14	大鳥居下宮田線	約 5,130 m
3・4・15	高谷三箇線	約 1,110 m
3・4・16	茅刈馬場命線	約 100 m
3・3・17	袖ヶ浦駅北口線	約 500 m
3・4・18	西内河高須線	約 1,010 m
8・7・1	袖ヶ浦駅南北自由通路	約 90 m
都市計画道路		
種類及び名称	備考	
袖ヶ浦市第1号公共下水道	計画延長1,020m	

図 袖ヶ浦市都市計画図

〔7〕防災

地震に関しては、首都圏直下型地震が発生した場合、河川沿いや長浦地域の谷状の地形となっている部分で揺れが強くなると想定されています[※]。また、液状化に関しては臨海部の工業地域や浮戸川などの河川周辺の水田地域で危険性が高くなっています。

水害に関しては、小櫃川などの河川が決壊した場合、最大で2 m程度の浸水が発生し、住宅地でも50 cm未満の浸水が発生することが想定されています[※]。

土砂災害に関しては、神納地区や平岡地区、中川・富岡地区等で急傾斜地崩壊危険箇所位置付けられる地域がみられます。

(※市の「地震ハザードマップ」及び「洪水防災マップ」による)

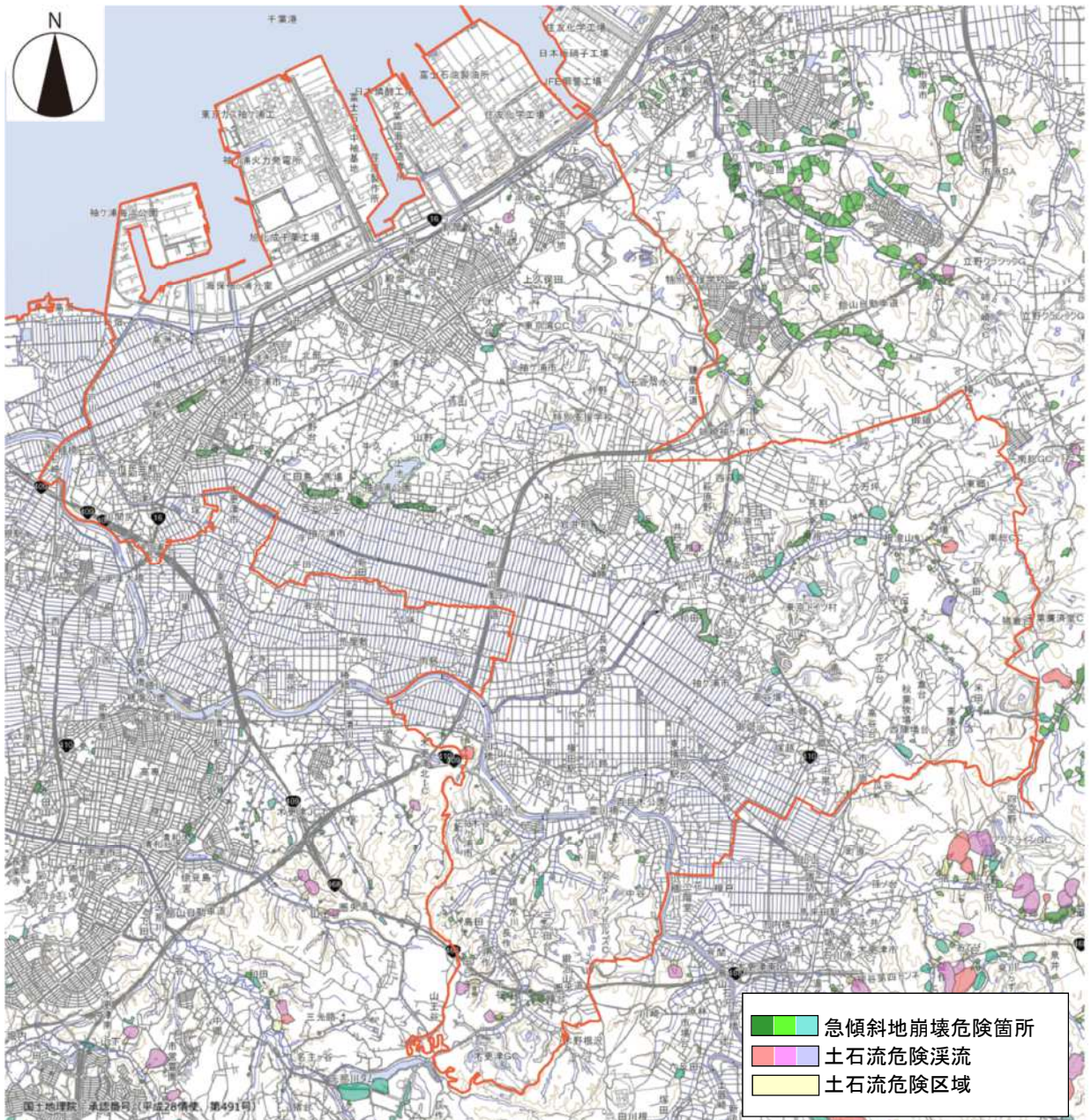


図 土砂災害危険箇所図

資料：ちば情報マップ「土砂災害危険箇所図」から作成

〔8〕景観

本市は、臨海部の工業地域や市街地から内陸部の集落地、農地、山林まで変化に富んだ特徴的な景観を有しています。

臨海部では、工業施設と緩衝緑地など工業地域特有の景観や、漁村の面影を残す既存市街地、土地区画整理事業などにより整備された新市街地など、多様で優良な都市景観が形成されています。

一方、内陸部では、台地での畑作地帯や、小櫃川や浮戸川を中心に広がる水田地帯、市内各地の斜面林や森林、谷津田等の豊かな自然景観が残されているほか、レクリエーション施設などの非日常的な景観が周囲の自然環境と調和しています。

また、市内各地から富士山が望めるなど、眺望の良さも本市の特徴となっています。



臨海部の工業地域と富士山



内陸部の田園風景

2 市の都市づくりの課題

〔1〕社会環境の変化からみた課題

(1) 将来の人口減少の抑制

将来的に人口減少局面を迎えることにより、経済活動の生産性や地域活力の低下、財政状況の厳しさが増すことが懸念されます。このため、今後は持続可能な都市の形成を進めていくとともに、臨海部においては、鉄道駅周辺で高度利用を図るなど、効率的な土地利用を促進し、人口増加の受皿となる魅力ある市街地を形成していくとともに、内陸部においては、居住環境と自然環境、産業活動とが調和した都市づくりを進めることで、まちの魅力を高め、将来の人口減少の抑制を図ることが求められます。

(2) 地域のつながり強化と市民協働の一層の推進

価値観・ライフスタイルが多様化していくなか、地域コミュニティの機能の低下が懸念されています。住みよい地域をつくっていくには、それぞれの地域において市民相互が交流を深め、活気ある地域コミュニティを形成することで地域の課題を解決するとともに、市民のまちづくりへの積極的な参加による市民協働の推進が求められます。このため、地域での繋がりを醸成する都市づくりが求められます。

(3) 地域資源を活かした産業振興

本市は工業・農業などの基幹産業が発達していることに加え、広域的な交通利便性を有しています。また、本市が有する多くの観光資源は交流人口を拡大するためのポテンシャルを有しています。このような地域資源を活かし、利便性の高い都市環境や活力ある産業振興と雇用の確保、そして活気あるまちの実現を図ることが求められます。

〔2〕土地利用からみた課題

(1) 商業地のあり方

本市では、商業的な集積が少なく、地元購買率は県平均を大きく下回り、隣接市への消費の流出が顕著となっています。「まちづくりに関する市民アンケート」などの市民意見においても、魅力ある商業施設の立地が求められています。

(2) 市街化調整区域における開発

本市では、長浦地区や昭和地区の市街化区域に接する市街化調整区域において宅地が供給されており、市街化区域縁辺部での開発による供給数は1000宅地を超えています。これらの宅地開発が過度に進行した場合、下水道や道路整備などの将来的な行政の負担が予想されることから、原則として市街化調整区域における市街地の拡大を抑制し、周辺環境などに配慮した規制誘導策により秩序ある土地利用を図ることが求められます。

(3) 内陸地域における既存コミュニティの維持・活性化

内陸部の住宅地や集落地では、人口減少が著しい集落があり、地域コミュニティの機能の低下が懸念されることから、既存コミュニティを維持・活性化する方策が求められます。

(4) 高速道路インターチェンジ周辺や主要幹線道路沿道における土地利用の誘導

本市の広域的な交通利便性は東京湾アクアラインなどの開通やそれに伴う高速バスなどの交通ネットワークの充実により大幅に向上し、今後、令和6年度（2024年度）には圏央道が全面開通するなど、更なる交通利便性の向上が想定されます。

広域幹線道路の整備に伴い、高速道路インターチェンジ周辺及びインターチェンジにアクセスする主要幹線道路沿道においては、産業・観光施設の立地などの地域振興に寄与する土地利用について、計画的な規制誘導が求められます。

(5) 観光資源の活用と広域的な観光ネットワークの形成

本市が有する観光資源を活かした都市づくりを進めるほか、来訪者の市内における回遊性や滞留性を高める仕組みを検討する必要があります。

(6) 農地や樹林地の保全と都市緑化の推進

斜面林や内陸部の樹林地、農地や里山等の緑は本市の貴重な財産であり、本市の暮らしやすさの源泉のひとつになっています。しかし、里山の適切な管理や耕作放棄地などの課題もあることから、今後も良好な状態で維持・保全することが求められます。

また、市街地内に点在する斜面林及び社寺林等は、市街地内の都市環境を守る貴重な緑地であるため、保全に努めることが求められます。

(7) 適切に管理されていない空家等の対策

少子高齢化や核家族化などの社会情勢の変化に伴い、全国的に空家等が増加し、本市においても多く存在しています。中でも適切に管理されていない空家等は、防災、景観、生活環境等に影響を及ぼすことから、市民や関係機関との相互連携により、適切な管理・活用を推進することが求められます。

〔3〕都市施設の整備状況からみた課題

(1) 安全・安心な歩行者・自転車空間の整備

本市では、都市計画道路を含む道路網の整備を進めていますが、「まちづくりに関する市民アンケート」では、歩道や自転車道に対する意見が多く、歩道と共に自転車空間のネットワークづくりについて検討することが求められます。

また、高齢者や障がい者が外出しやすいように引き続き、バリアフリー化やユニバーサルデザインに基づくまちづくりが求められます。

(2) 公共交通の利便性の向上

鉄道は市内各駅の更なる利便性向上が求められます。

路線バスは、国道や県道などの幹線道路を中心として袖ヶ浦駅や長浦駅などの鉄道駅と住宅地などを結ぶ路線が運行されています。しかし、自家用車の普及などにより利用者数が減少し、運行路線の維持が難しくなっていることから、車を利用できない交通弱者のための移手段の確保策を検討する必要があります。

高速バスは、東京線や渋谷線など新規路線が開設され、利用者及び運行便数が増加しています。袖ヶ浦バスターミナルと鉄道駅との結節の強化など、高速バスの利便性を一層高めるための取組みが求められています。

(3) 老朽化したインフラ施設の計画的な修繕・更新

財政状況は厳しさを増していくことが予想される中で、公共施設や道路、橋梁など、インフラ施設の老朽化は進行していくことから、計画的に修繕・更新を進めていくことが求められます。

〔4〕都市環境形成からみた課題

(1) 災害に強いまちづくり

地震や風水害などに対して市民の生命、身体及び財産の保護を図るため、災害に強いまちづくりの推進が求められます。

(2) 魅力ある景観の保全・形成

本市は、臨海部の工業地域や市街地から内陸部の集落地、農地、山林まで変化に富んだ特徴的な景観を有しており、市内のいたる所から富士山が望めるほか、斜面林や水田、丘陵部に広がる畑、美しい生け垣を持った農家住宅、各地区に点在する歴史を感じさせる神社仏閣、景観に配慮した市街地など、景観資源に恵まれています。これら地域の貴重な景観資源を守り、育み、また創り出すことによって、愛着や誇りを持てるまちをつくっていく「景観まちづくり」を推進していくことが求められます。

第3章 将来都市像

1 将来都市像

総合計画における基本構想で示された「市が目指す将来の姿」を実現するため、本マスタープランにおいても、「みんなでつくる 人つどい 緑かがやく 安心のまち 袖ヶ浦」を共通の将来都市像として位置づけます。

「みんなでつくる 人つどい 緑かがやく 安心のまち 袖ヶ浦」

2 目標人口

住民基本台帳登録人口を基に推計を行ったところ、令和7年（2025年）に本市の人口はピークを迎え、その後緩やかな人口減少局面に入ることが予測されます。この推計結果を踏まえ、目標年次（令和13年）における目標人口を概ね64,000人と設定します。

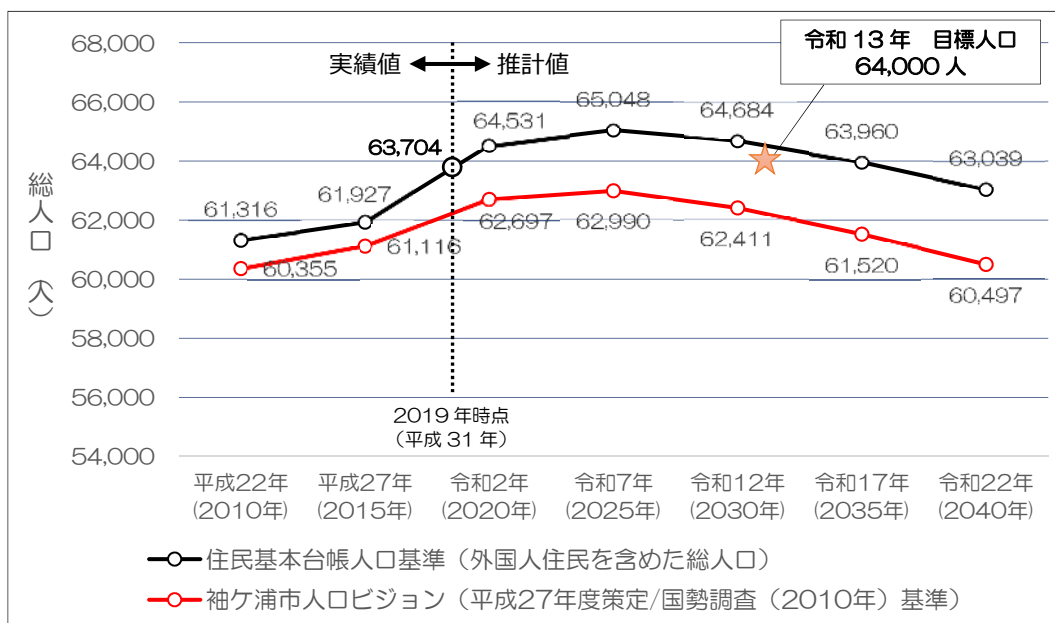
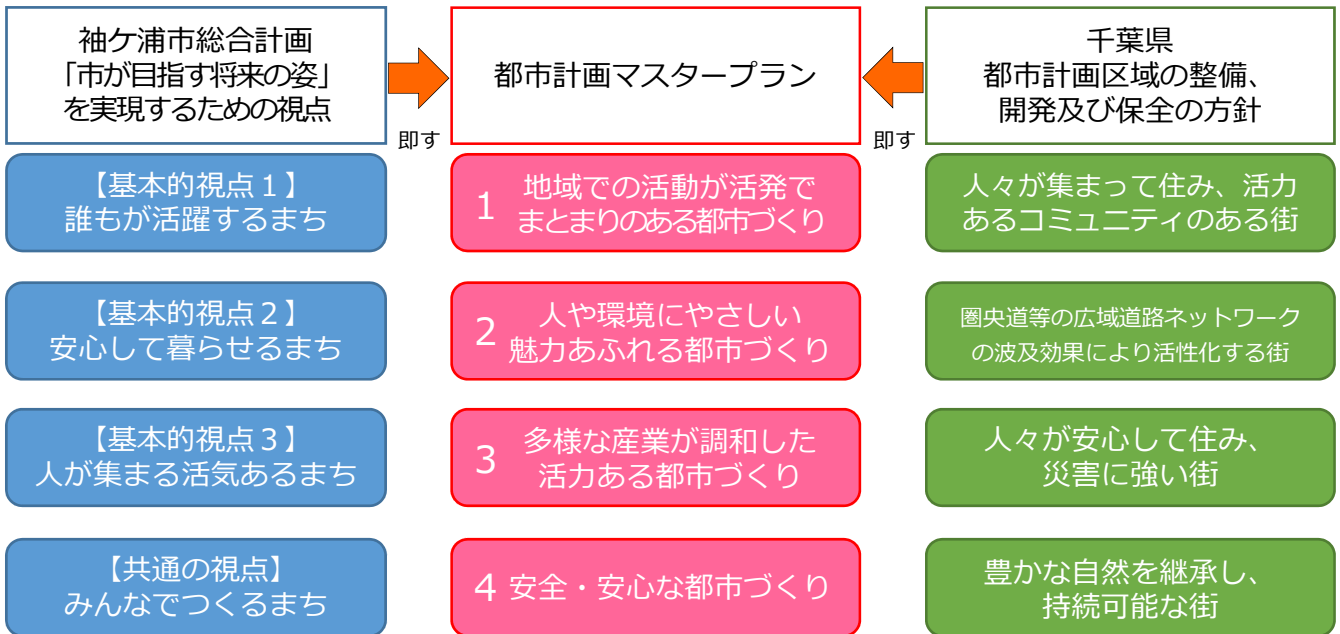


図 各人口推計のグラフ

3 都市づくりの基本方針

■ 上位計画の基本方針から見た都市計画マスタープランの基本方針

上位計画である総合計画の「市が目指す将来の姿」を実現するための視点及び都市計画区域の整備、開発及び保全の方針に掲げられている基本方針から抽出される本マスタープランの基本方針は以下に示す通りです。



基本方針1 地域での活動が活発でまとまりのある都市づくり

将来的な人口減少局面への対応や地域コミュニティの機能の低下など諸課題への対応を図るため、市民、事業者などと行政が連携・協力し、市民協働によるまちづくりを推進します。

無秩序な市街地の拡大や土地利用の転換を抑制し、地域の特性を活かした拠点形成を図ることで、活力に満ちたコミュニティのある集約型都市構造の形成を進めます。また、それらを道路や交通ネットワークで結び、拠点間の連携強化を図ります。

鉄道駅周辺などにおいては、低未利用地などを有効に活用しながら、商業や業務施設などの生活利便施設を誘導するとともに、交通ネットワークによる移動しやすい環境を整えることで、利便性が高く、まとまりのある都市空間の形成を図ります。

基本方針2 人や環境にやさしい魅力あふれる都市づくり

まとまりのある都市づくりや公共交通の利用促進、緑の保全と創出などを通じて環境への負荷を軽減する都市づくりを進めるとともに、都市の主人公である人が活動しやすいよう、バリアフリー化やユニバーサルデザインに基づいた都市づくりを推進します。

また、緑の資源などを保全、活用しながら、人々が魅力を感じられる居住環境や景観の形成を図ります。

基本方針3 多様な産業が調和した活力ある都市づくり

広域的な交通利便性を活かし、臨海部や内陸部に立地する既存の事業所の操業環境の保全と向上に努め、地域における雇用の確保を図るとともに、高速道路インターチェンジ周辺やインターチェンジにアクセスする主要幹線道路沿道における地域振興に寄与する土地利用については、農林業や周辺の土地利用との調和を図りつつ、計画的な規制誘導を図ることで、都市の魅力向上と新たな雇用機会の拡充を図ります。

また、本市が有する農業や観光といった産業資源を活かした都市づくりを進めるほか、来訪者が市内に滞留する仕組みを検討するとともに、観光の回遊性を高めるため、内陸部と臨海部の連携の強化を図ります。

基本方針4 安全・安心な都市づくり

地震や風水害など、災害種別に応じた安全な避難路と避難場所の確保を図るとともに、災害を未然に防ぐための対策や被害軽減のための建築物の耐震化、避難所となる公共施設や道路、橋梁等のインフラ施設の計画的な修繕・更新を行い、災害に強いまちづくりの推進を図ります。

また、防災などの観点から、適切に管理されていない空家等に対する対策の更なる推進など、地域における安全・安心の向上を図ります。

4 将来都市構造

将来都市構造は、将来都市像を実現するために必要となる将来の骨格となる都市の構造を示すものです。具体的には、人々が集い、憩い、活動する場を「拠点」と位置づけるとともに、拠点と他都市、又は拠点間を相互に結ぶ交通軸を「都市軸」と位置づけます。

〔1〕拠点

(1) 都市拠点

- 袖ヶ浦駅、長浦駅、横田駅を中心とする3つの地域を都市機能の集積を図る拠点として、都市拠点と位置づけます。
- 都市拠点では、まとまりのある都市づくりという基本方針を踏まえ、商業施設や業務施設、住宅などの集積を更に促進し、市民生活の利便性の向上を図ります。また、袖ヶ浦駅周辺部の市街化調整区域は、利便性の高い地域であることから、駅周辺地域の更なる活性化が図られるよう、都市拠点の形成に資する施設の立地を誘導するルールを設けます。
- 都市拠点に立地している、市役所や行政センター、公民館等の公共施設については、誰もが利用しやすいよう、更なる利便性の向上を図ります。
- 3つの都市拠点は、地域特性や拠点周辺の条件が異なることから、それぞれの状況に応じた都市づくりを促進します。

■ 袖ヶ浦駅周辺地区

○ 商業や業務、行政サービスなど都市機能の集積

土地区画整理事業による市街地整備に伴い、東京湾アクアラインの着岸地として、また、昭和地域の中心として市役所、業務、文化及び商業などの都市機能の集積を図ります。

○ 交通結節機能の強化

市外及び臨海部と内陸部を結ぶ交通の拠点として、鉄道・バス・自家用車・自転車等、様々な交通手段からの乗換えの円滑化を図るなど、交通拠点としての機能強化を図ります。

■ 長浦駅周辺地区

○ 日常的な生活サービス機能の集積

長浦地域の中心として、既存の商業や業務施設などの生活サービス施設に加え、低未利用地の活用促進などにより、更なる生活サービス施設の集積を図ります。

○ 交通結節機能の強化

臨海部と内陸部を結ぶ交通の拠点として、鉄道・バス・自家用車・自転車等、様々な交通手段からの乗換えの円滑化を図るなど、交通拠点としての機能強化を図ります。

■ 横田駅周辺地区

○ 日常的な生活サービス機能の集積

中川・富岡地域の中心として、歩行者の安全性の確保などを図りつつ、市の内陸部における生活拠点にふさわしい生活サービス施設の集積を図ります。

(2) 地域拠点

- 内陸部の住宅地や集落地においては、人口の減少が著しい地区が多いことから、人口減少の抑制を図るとともに、既存コミュニティを維持・活性化する必要があります。このため、内陸部の住宅地で市街化区域であるのぞみ野地区、また、地域の暮らしの中で身近な交流活動の場である公民館などが立地し、かつ旧町村の中心地などである（県）南総昭和線沿いの根形地区、（主）千葉鴨川線沿いの平岡地区を地域拠点と位置づけます。
- 地域拠点では、地域コミュニティの維持を目的とし、地域住民の活動拠点の形成を図ります。また、拠点周辺では生活サービス機能の維持・充実による、市民生活の利便性向上を図ります。併せて、拠点間及び隣接市を道路や公共交通などのネットワークで結ぶことで生活サービス機能の相互補完を図ります。
- 地域拠点に立地している公民館などの公共施設は、誰もが利用しやすいよう、更なる利便性の向上を図るとともに、地域活動の拠点として利活用を図ります。

■ のぞみ野地区

○ 良好な住居環境の形成

住宅地として人口の定着を図りつつ、地域コミュニティを維持し、快適に住み続けることのできる良好な居住環境の形成を図ります。

■ 根形地区、平岡地区

○ 地域における活動拠点の形成

公共施設などの空間を活用し、地域コミュニティの維持や地域の活動拠点の形成を図ります。

また、身近な生活サービス施設の維持・充実を図り、市民生活の利便性向上と居住環境の維持・向上を図ります。

(3) 交通拠点

袖ヶ浦インターチェンジ及び市に隣接する高速道路インターチェンジ、鉄道駅、袖ヶ浦バスターミナルを交通拠点と位置づけ、市内外への円滑な移動が可能となるよう交通機能の維持・強化を図ります。

高速道路インターチェンジ周辺など交通利便性の高い地区では、産業・観光施設の立地などの地域振興に寄与する土地利用について計画的な規制誘導を図ります。

(4) 緑・レクリエーション拠点

袖ヶ浦公園をはじめとする公園や農村公園、本市初の国史跡である山野貝塚、広域から人が集まる東京ドイツ村、オートキャンプ場等を緑・レクリエーション拠点と位置づけます。

河川などの水辺空間や遊歩道、歩道や農道等を活用・整備しながら、緑・レクリエーション拠点間を結ぶ水と緑のネットワークの形成を図るとともに、市民の身近なレクリエーションや健康づくりの場及び交流人口拡大のための活用を図ります。

〔2〕都市軸

(1) 広域連携軸

千葉県内や東京湾の対岸地域である東京都及び神奈川県方面を結ぶ高速道路などを、広域的に都市の連携を強化する広域連携軸と位置づけます。交通拠点としての機能強化を図り、広域的に連携する軸として位置づけます。

広域 連携軸	東京湾アクアライン連絡道	東京湾アクアラインと直結し、東京湾の対岸地域と本市とを結ぶ自動車専用道路です。
	首都圏中央連絡自動車道	神奈川県から東京都、埼玉県、茨城県を通り千葉県を結ぶ自動車専用道路であり、東京湾アクアライン連絡道に直結する環状の自動車専用道路です。
	館山自動車道	東京湾に沿って千葉市から富津市を結ぶ自動車専用道路です。
	東京湾岸道路（構想）	東京湾に沿って富津市から東京都を通り神奈川県横須賀市を結ぶ主要幹線道路です。

(2) 都市間連携軸

配置した拠点間と隣接する市原市、木更津市とを結んでいる主要幹線道路及び鉄道路線を、都市間連携軸と位置づけます。公共交通及び自動車交通により、市内間の移動の活性化や都市機能の相互補完を図るとともに、隣接する市と連携する軸として位置づけます。

都市間 連携軸	国道 16 号	神奈川県横浜市を起終点とし、東京都、埼玉県、千葉県を通る主要幹線道路であり、首都圏の主要な環状道路です。
	国道 409 号	神奈川県川崎市から木更津市、横田駅周辺地区、市原市を通り成田市を結ぶ道路であり、木更津北インターチェンジに接続する主要幹線道路です。
	(主) 千葉鴨川線 (国道 410 号)	千葉市から市原市、平岡地区、木更津市を通り鴨川市を結ぶ道路であり、姉崎袖ヶ浦インターチェンジ、木更津東インターチェンジに接続する主要幹線道路です。
	(都) 代宿神納線	国道 16 号と平行し、市原市から長浦駅周辺地区、袖ヶ浦駅周辺地区を通り木更津市を内陸側で結ぶ道路であり、東京湾アクアライン連絡道に接続する主要幹線道路です。
	J R 内房線	東京湾に沿って千葉市と鴨川市を結ぶ鉄道路線（幹線）です。
	J R 久留里線	木更津市から横田駅周辺地区を通り君津市を結ぶ鉄道路線（地方交通線）です。

(3) 地域連携軸

都市拠点及び地域拠点を相互に結ぶ主要幹線道路及び幹線道路を地域連携軸と位置づけま
す。公共交通及び自動車交通により、市内間の移動の活性化や都市機能を相互補完する軸とし
て位置づけま

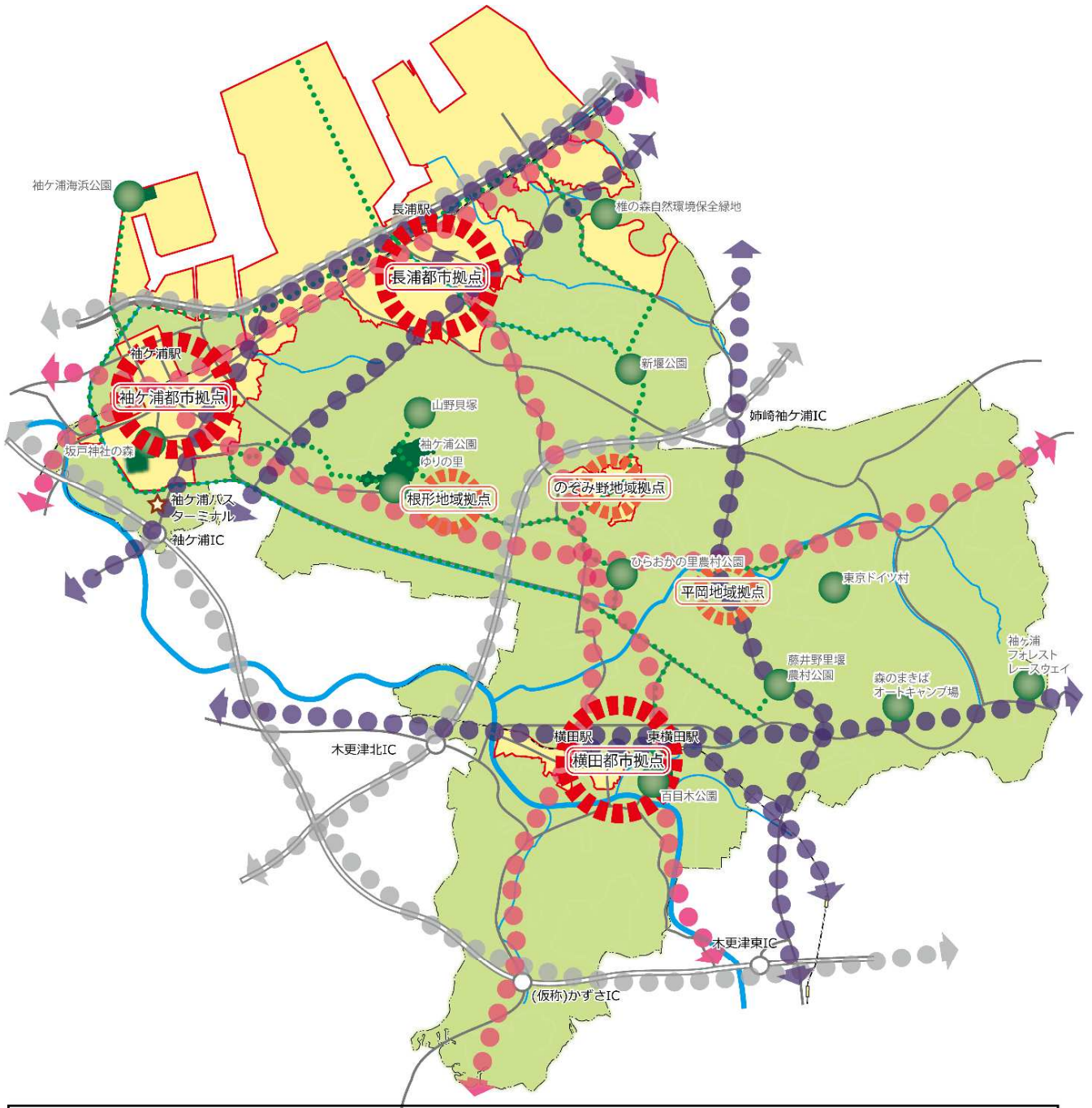
地域 連携軸	(主) 君津平川線	君津市から木更津市を通り横田駅周辺地区を結ぶ道 路であり、(仮称)かずさインターチェンジに接続す る主要幹線道路です。
	(都) 西内河根場線	袖ヶ浦駅周辺地区と木更津市を結ぶ道路であり、東 京湾アクアライン連絡道に接続する主要幹線道路で す。
	(都) 高須箕和田線	袖ヶ浦駅周辺地区を通る道路であり、東京湾岸道路、 国道 16 号に接続する主要幹線道路です。
	(県) 長浦上総線	長浦駅周辺地区から根形地区、横田駅周辺地区、木 更津市を通り君津市を結ぶ幹線道路です。
	(県) 南総昭和線	市原市から平岡地区、根形地区を通り袖ヶ浦駅周辺 地区を結ぶ幹線道路です。
	広域農道	袖ヶ浦駅周辺地区から根形地区を通り横田駅周辺地 区を結ぶ幹線道路です。
	(県) 袖ヶ浦姉崎停車場線 (主) 袖ヶ浦中島木更津線	市原市から長浦駅周辺地区、袖ヶ浦駅周辺地区を通 り木更津市を結ぶ幹線道路です。

(注) (主) : 主要地方道を指す。地域における主要な広域交通の役割を担う県道であり、道路法に基づいて国が指定する。

(県) : 一般県道を指す。主要地方道以外の県道であり、道路法に基づいて県が指定する。

(都) : 都市計画道路を指す。良好な市街地形成を図るため都市計画法に基づき決定され、予定区域内は土地の利用が制限される。

○将来都市構造図



	都市拠点		市街化区域	
	地域拠点		市街化調整区域	
	緑・レクリエーション拠点		都市公園・都市緑地等	
	広域連携軸		河川	
	都市間連携軸		自動車専用道路及びインターチェンジ(IC)	
	地域連携軸		主要道路	
	水と緑のネットワーク		鉄道及び駅	
			袖ヶ浦バスターミナル	

第4章 全体構想

1 土地利用の方針

〔1〕現況と課題

本市の土地利用は臨海部埋立地の工業地域、臨海部や内陸部の市街地、小櫃川や浮戸川沿いの水田、丘陵地の畑や樹林地に大別され、それぞれに特徴のある土地利用がなされています。

商業地は、袖ヶ浦駅海側地区において、新たな商業施設が整備されたほか、長浦駅周辺地区や幹線道路沿道などで若干の集積が見られますが、市域全体では商業的な集積は少ない状況です。

工業地は、臨海部の埋立地のほか、内陸部では袖ヶ浦椎の森工業団地が整備され、広域的な交通利便性の高さを活かした企業立地が進んでいます。

住宅地は、袖ヶ浦駅周辺地区、長浦駅周辺地区及び横田駅周辺地区の市街地と市街地内を通る幹線道路沿道及びJR内房線沿線に位置しているほか、市域中央部には、のぞみ野地区が民間開発により整備されています

市街化調整区域については、農地や森林の占める比率が高く、特に農地は基盤整備が進められ、県内でも有数の優良農地が多く存在します。しかし、近年では農業従事者数の減少により、耕作放棄地などの課題もあることから、その対策が求められます。

また、長浦地区や昭和地区の市街化区域の縁辺部の市街化調整区域では、連鎖的に宅地開発が進行している一方、内陸部の集落地では人口減少が進んでいます。

〔2〕基本的な考え方

- 市民の身近な生活ニーズに対応できる商業地と、市の発展を支える工業地、人々が魅力を感じられる居住環境を備えた住宅地などがバランスよく配置された都市を目指します。
- 将来の人口減少局面への対応と無秩序な市街地の拡大を抑制するため、周辺環境に配慮した規制誘導策により秩序ある土地利用を目指します。
- 内陸部の住宅地や集落地における既存コミュニティの維持・活性化を図りつつ、本市の魅力である自然環境や農地を保全、活用したまちづくりを目指します。
- 広域的な交通利便性を活かし、高速道路インターチェンジ周辺などにおける地域振興に寄与する土地利用については、計画的な規制誘導を図ります。



袖ヶ浦バスターミナル



内陸部の田園地帯

〔3〕誘導・配置等の方針

(1) 商業業務地の方針

- 袖ヶ浦駅周辺地区及び長浦駅周辺地区については、それぞれの地区の中心となる商業業務地として、地域住民の生活利便性を高めるため、商工会などの関係組織との連携のもと、商業業務機能の集積を図る商業業務地と位置づけます。
- 横田駅周辺地区については、内陸部の都市拠点として、地域住民に対し日常的な生活サービスが提供できるよう、近隣商業業務地と位置づけます。
- 鉄道駅周辺などは、低未利用地などを活用し、商業業務施設を誘導するとともに、公共交通などによる移動しやすい環境を整えることで、利便性の高いまちの形成を図ります。

① 商業業務地

- ・ 袖ヶ浦駅周辺地区については、駅海側地区及び駅南側の低未利用地において、商業業務施設を誘導することで、更なる商業業務機能の充実を図ります。
- ・ 長浦駅周辺地区については、土地区画整理事業による市街地が形成されていることから、主に幹線道路沿道や低未利用地において、日常的な生活サービスを提供する商業業務施設を誘導します。

② 近隣商業業務地

- ・ 横田駅周辺地区については、国道 409 号沿道に地域住民のニーズに対応した日常的な生活サービスを提供する身近な商業業務施設を誘導します。



長浦駅周辺地区の商業業務地



国道 16 号沿いの商業業務地

(2) 工業地の方針

- 臨海部の工業地については、立地する企業の投資意欲の向上が図られるよう、周辺道路など立地基盤の適切な維持管理を図ります。また、新たな産業分野への取組みを支援するとともに、付加価値の高い工業製品の生産を行う地域として機能を強化します。
- 内陸部の工業地については、広域的な交通利便性の高さを活かし、工業の振興や地域雇用の促進を図るとともに、周辺の自然環境と調和した緑豊かな工業地の形成を図ります。



臨海部の工業地



内陸部（椎の森工業団地）の工業地

(3) 住宅地の方針

- 市街化区域内に形成される住宅地では、低未利用地の活用や都市基盤の質的向上を図りつつ、多様な世代が住みたくなる魅力ある住宅地を形成することで、定住人口の増加を目指します。
- 鉄道駅周辺では集合住宅を誘導するほか、低層戸建て住宅を中心とした適切な密度で質の高い住宅地の形成を目指します。
- 土地区画整理事業などによって整備された住宅地については、良好な市街地環境を有した住宅地として居住環境の維持・向上に努めます。
- 面的整備が行われていない既成市街地においては、地区計画制度の活用などにより生活道路などの整備・改善を促進し、居住環境の向上に努めます。
- 日照の確保、生活道路の整備、空家等の適切な管理などの施策と関連させ、良好なまち並みの誘導や保全を図ります。
- 住宅困窮者に対して供給する公営住宅については、適切な供給を維持しつつ、既存施設の適切な維持管理により長寿命化を図ります。



袖ヶ浦駅海側地区の住宅地



生活道路を整備・改善した住宅地

(4) 市街化調整区域の土地利用の方針

① 集落地

- ・ 地域拠点周辺などに形成されている居住地域を集落地と位置づけます。
- ・ 集落地では、周辺の緑や農地と調和した良好な居住環境の維持・向上に努めるとともに、地区計画制度の活用などによる既存集落の活性化を図ります。
- ・ 幹線道路沿道については、無秩序な開発による自然環境の破壊や営農環境の悪化の防止に努めます。
- ・ 農業や観光といった産業資源を活かし、来訪者に対するサービス機能の充実と環境整備を図ります。

② 既存開発住宅地

- ・ 旧宅地造成事業に関する法律及び千葉県宅地開発事業の基準に関する条例に基づき開発された住宅団地を既存開発住宅地と位置づけます。
- ・ 既存開発住宅地は、既に良好な居住環境が備わっていることから、今後も低層戸建て住宅地として居住環境の維持を図ります。

③ 農住調和地

- ・ 市街化区域縁辺部の市街化調整区域において、宅地開発が進んでいる一方、周辺には農地や樹林地などが残る地区を農住調和地と位置づけます。
- ・ 農住調和地では、農地や樹林地など周辺の自然との調和を図るため、計画的な規制誘導策により秩序ある土地利用を図ります。

④ 保全系緑地

- ・ 市東部の台地に広がる豊かな緑や斜面林を保全系緑地と位置づけます。
- ・ 市域の東部及び南部を中心に広がる樹林地は、都市近郊の貴重な里山として多様な生物が生息するよう機能の保全を図ります。
- ・ 低地部と丘陵部を繋ぐ傾斜地に連なる斜面林は、本市の特徴ある景観を形作っていることから保全を図ります。

⑤ 生産系緑地

- ・ 優良農地が大半を占める小櫃川及び浮戸川沿いに広がる水田地帯とその北の台地の畑作地帯を生産系緑地と位置づけます。
- ・ 小櫃川及び浮戸川流域の水田地帯及び台地部の畑作地帯は本市における優良農地であり、本市の景観形成や都市環境の保全の観点からも重要な役割を担っているため、営農条件の向上を図るとともに、保全を図ります。
- ・ 遊休農地は市民農園として活用するなど、農地保全のための多様な取組みの展開を図ります。
- ・ 農業を支える担い手の確保・育成や増加が懸念される耕作放棄地の対策といった、人と農地の問題に対して一体的な解決を図ります。

⑥ 高速道路インターチェンジ周辺等

- ・ 広域道路ネットワークの整備に伴い、本市内に 1 箇所、市周辺に 3 箇所の高速道路インターチェンジが供用されているほか、(仮称)かずさインターチェンジの整備が市内に計画されています。これら高速道路インターチェンジの周辺地区及び高速道路インターチェンジにアクセスする主要幹線道路沿道では、農林業との健全な調和や周辺の土地利用との調和を図りつつ、広域的な交通利便性の高さを活かし、市民の生活利便の向上や地域活力の向上に資する産業・観光施設の立地など、地域振興に寄与する土地利用について、地区計画制度の活用などにより計画的な規制誘導を図ります。
- ・ 袖ヶ浦インターチェンジ周辺では、東京湾の対岸地域からの玄関口であり、袖ヶ浦駅周辺地区にも近いことから、対岸地域からの来訪者や市民のニーズを踏まえた適切な土地利用の規制誘導を図ります。

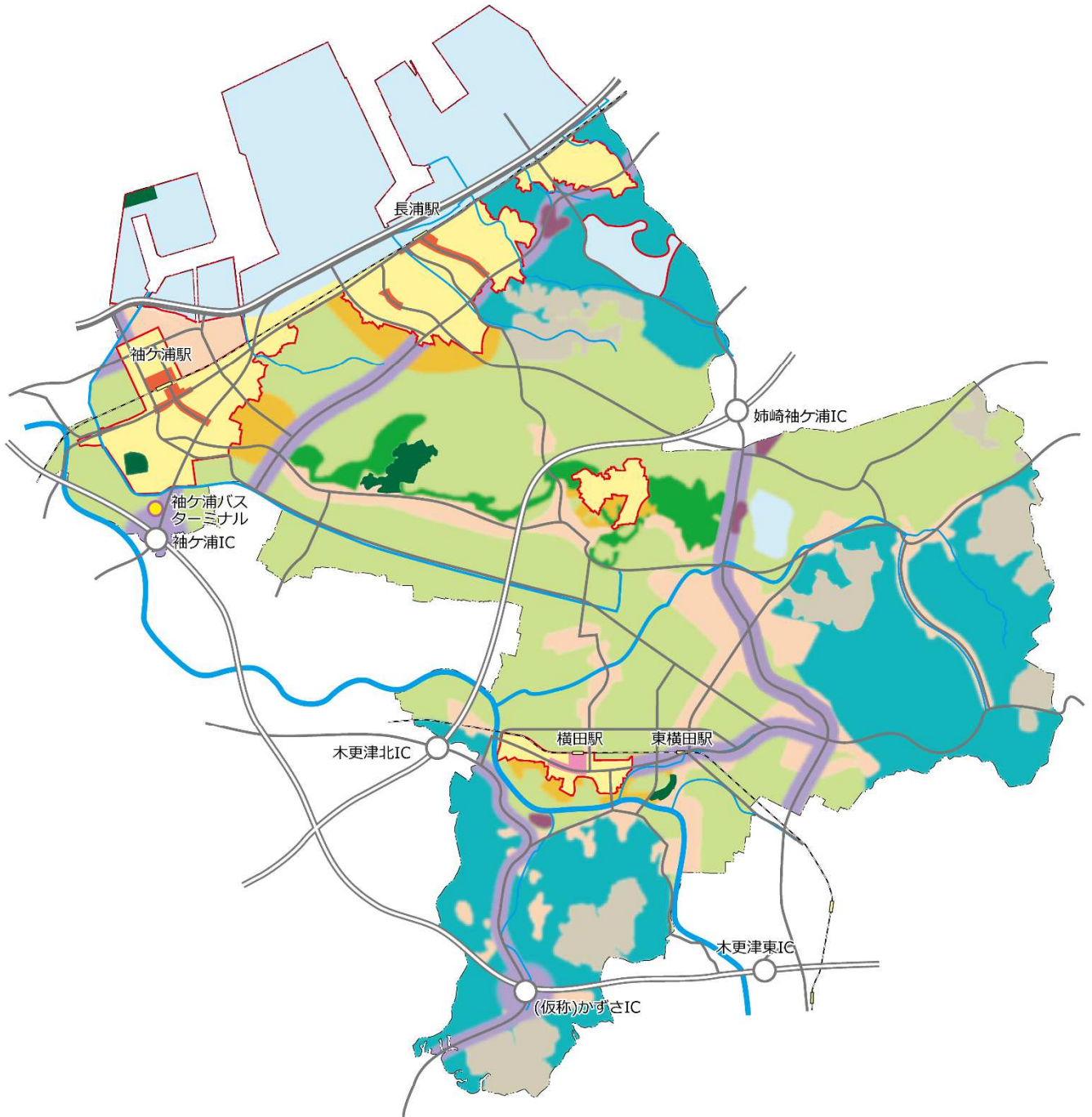


内陸部の集落地



袖ヶ浦インターチェンジ周辺

○土地利用方針図



	商業業務地		保全系緑地(樹林地)		河川
	近隣商業業務地		保全系緑地(斜面林)		自動車専用道路及びインターチェンジ(IC)
	工業地		生産系緑地		主要道路
	住宅地		IC周辺及びICアクセス道路沿道地区		鉄道及び駅
	集落地		都市公園・都市緑地等		袖ヶ浦バスターミナル
	既存開発住宅地		レクリエーション用地		
	農住調和地		市街化区域界		

0 500 1,000 2,000m

2 都市施設の整備方針

2-1 道路・交通の方針

〔1〕現況と課題

本市の道路網は、東京湾に沿って形成された既成市街地の形状にあわせた、国道16号をはじめとする東西方向の道路を骨格とし、そこに内陸部とを結ぶ道路が接続しネットワークを形成しています。

また、館山道、圏央道、東京湾アクアライン連絡道の自動車専用道路3路線が供用されているほか、本市内及び市周辺にインターチェンジが開設され、広域的な交通利便性の高さが大きな特徴となっています。

一方で、日常の生活圏内では、地域の特性を活かした拠点形成を図り、過度に自家用車に依存することなく、公共交通や徒歩、自転車で気軽に移動できる環境づくりが求められています。そのため、公共交通の利便性向上に向けた取組みを推進していくほか、道路の歩道等の整備や狭あい道路の拡幅などを進めつつ、歩行者や自転車が安全に通行できる空間を確保していくことが求められます。

近年では広域通過交通の増加とともに、隣接する木更津市金田地区への大規模商業施設の整備や東京ドイツ村をはじめとする内陸部のレクリエーション拠点の集客力の高まりなどにより、発生交通量が増大し土日祝日を中心に臨海部や内陸部では交通渋滞が発生し、対応が求められています。

更に、市内の拠点間及び隣接市を円滑に結ぶことで、産業振興などに資する交通網を形成していくことも必要となっています。

〔2〕基本的な考え方

- 市民の生活圏に即した市内外への円滑な交通移動や利便性の向上を目指します。
- 公共交通の利便性の向上を図るとともに、利用を促進し環境への負荷の軽減を図ります。
- 既存道路の拡幅などによる狭あい区間の解消や歩道の確保など、歩行者や自転車が安全に通行できる道路整備を推進し、交通の安全性の向上を目指します。
- 高齢者や障がい者などが外出しやすいように、バリアフリー化やユニバーサルデザインに基づく施設整備を促進します。
- 市内外の大規模商業施設やレクリエーション拠点での集客等による交通渋滞の解消や混雑緩和のため、道路整備や効率的な道路利用を推進します。
- 広域的な交通利便性の高さを活かした産業振興及び市内の拠点間の連携強化を図るため、道路や公共交通などのネットワークの充実を図り、更なる移動環境の向上を目指します。
- 長期未着手の都市計画道路については、社会情勢等の変化を踏まえ、その必要性や既存道路による機能代替の可能性等を検討します。

〔3〕整備の方針

(1) 道路ネットワークの形成方針

① 広域・主要幹線道路

- ・ 広域的な交通を担う自動車専用道路及び主要幹線道路を広域・主要幹線道路と位置づけます。
- ・ 袖ヶ浦駅周辺で発生する渋滞の解消を図るとともに、臨海部の東西方向の広域的な交通の円滑化を図るため、国や県に東京湾岸道路の早期整備を要望していくほか、(都) 西内河根場線の整備を促進します。また、袖ヶ浦駅海側地区と南袖地区を結ぶ(都) 高須箕和田線の整備推進を図ります。
- ・ 圏央道から(主) 君津平川線へ接続する(仮称) かずさインターチェンジの整備促進を図ります。

■市内の自動車専用道路

- ・ 東京湾アクアライン連絡道 《(都) 1.3.1 東京湾横断道路連絡道袖ヶ浦線含む》
- ・ 首都圏中央連絡自動車道 《(都) 1.3.2 首都圏中央連絡自動車道含む》
- ・ 館山自動車道

■市内の主要幹線道路

- ・ 東京湾岸道路(構想) 《(都) 3.1.12 奈良輪湾岸線含む》
- ・ 国道16号 《(都) 3.1.1 東京湾岸道路袖ヶ浦線、(都) 3.3.2 今井川間尻線含む》
- ・ 国道409号
- ・ (主) 千葉鴨川線、国道410号 《(都) 3.4.15 高谷三箇線含む》
- ・ (主) 君津平川線 《(都) 3.4.14 大鳥居下宮田線含む》
- ・ (都) 3.3.4 代宿神納線
- ・ (都) 3.4.8 高須箕和田線
- ・ (都) 3.3.11 西内河根場線

② 幹線道路

- ・ 広域・主要幹線道路を補完するとともに市街地の骨格を形成する道路を幹線道路と位置づけます。
- ・ 市内の各拠点間を結ぶ道路ネットワークの形成により、臨海部と内陸部の連携強化を図ります。
- ・ 国道16号と連携する(都) 西内河高須線の整備推進を図るほか、(都) 南袖大野台線の整備について必要性も含めて検討します。
- ・ 狭あい区間の解消や歩道の確保など交通上の課題箇所の解消等を促進し、安全で円滑な交通機能の確保を図ります。

■市内の主な幹線道路

- ・ (主) 袖ヶ浦中島木更津線 《(都) 3.4.7 袖ヶ浦国道16号線含む》
- ・ (県) 南総昭和線
- ・ (県) 長浦上総線
- ・ (県) 横田停車場上泉線(県) 袖ヶ浦姉崎停車場線
- ・ (県) 上高根北袖線 《(都) 3.4.10 浜宿代宿線含む》

- ・ (都) 3.3.3 勝下清水頭線
 - ・ (都) 3.4.5 袖ヶ浦駅前線
 - ・ (都) 3.4.6 長浦駅前線
 - ・ (都) 3.4.9 南袖大野台線
 - ・ (都) 3.3.17 袖ヶ浦駅北口線
 - ・ (都) 3.3.18 西内河高須線
 - ・ 広域農道
 - ・ (市) 蔵波鎌倉街道線
 - ・ (市) 川原井林線
 - ・ (市) 三箇横田線
- ③ 補助幹線道路及び生活道路
- ・ 広域・主要幹線道路及び幹線道路を補完するとともに、市民が日常的に利用する道路を補助幹線道路及び生活道路と位置づけます。
 - ・ 補助幹線道路については、自動車交通の円滑化を図ることはもちろん、歩行者等の安全性に配慮した道路整備を進めます。
 - ・ 市街地や集落地内の生活道路については、狭あい区間の解消を図るとともに、自動車の速度の抑制策を実施するなど、安全性を重視した道路整備や制度の運用を進めます。
- (2) 自転車・歩行者ネットワークの形成方針
- 鉄道駅や主要な公共施設周辺、緑・レクリエーション拠点間を結ぶ水と緑のネットワークなど、歩行者・自転車の交通量の多い道路を中心として、歩行者・自転車の通行空間の整備を進めます。
 - 歩行者空間については、バリアフリー化やユニバーサルデザインに基づいた構造とするとともに、道路沿道の緑化や休憩できる空間の整備を行うことで、高齢者や障がい者が外出しやすい環境整備を進めます。
- (3) 公共交通ネットワークの形成方針
- ① 鉄道
- ・ 公共交通機関としての機能強化を図るとともに鉄道利用者の利便性向上に向けた要望を鉄道事業者に継続して実施します。
- ② バス
- ・ 内陸部と臨海部を結ぶ路線など、市民生活の重要な移動手段となっている路線バスの維持と利便性の向上を図るため、バス事業者には運行本数やダイヤの見直しなどの要望を継続して実施します。
 - ・ 高速バスは、更なる利便性の向上を図るため、バス事業者には路線の延伸や運行本数の見直しなどについて要望を継続して実施するとともに、既存バス路線との接続や袖ヶ浦バスターミナルと鉄道駅との結節の強化など移動環境の改善を図ります。

③ 新たな移動支援策の検討

- ・ 地域内の移動手段を確保するため、地域支え合い（共助）による外出支援の実施など、新たな移動支援の導入について検討を進めます。

④ モビリティマネジメントの推進

- ・ 公共交通の利便性を向上するため、鉄道やバスの運行時間の調整、鉄道駅やバス停周辺での駐車場・駐輪場の利活用など、公共交通機関の乗り継ぎを円滑にするための取組みを推進します。
- ・ 公共交通の利用を促進するため、公共交通に関する理解や関心を高めるなど、モビリティマネジメントを推進します。



袖ヶ浦アンダーパス



市道川原井林線

○道路ネットワーク形成方針図



図 道路ネットワーク形成方針図	
	広域・主要幹線道路(自動車専用道路)
	広域・主要幹線道路(一般道)
	広域・主要幹線道路(一般道)〈未開通路線〉
	幹線道路
	幹線道路〈未開通路線〉
	インターチェンジ
	鉄道及び駅
	袖ヶ浦バスターミナル

N

0 500 1,000 2,000m

2-2 市街地等の整備方針

〔1〕現況と課題

本市では昭和40年代から土地区画整理事業などにより市街地が整備され、現在までに市街化区域の約20%に当たる444.1haで土地区画整理事業が実施され、都市施設の整った良好な居住環境が形成されています。

一方で、土地区画整理事業などの面的整備事業が実施されていない既成市街地では、道路や排水施設などの都市施設が十分に整備されていない住宅地があるほか、市街化区域内の低未利用地もあることから、都市施設の整備や低未利用地の活用など、良好な居住環境を形成していくことが求められます。

また、すべての人が活動しやすいよう、だれもが暮らしやすいユニバーサルデザインに基づいた都市づくりが求められることから、様々な人が利用する道路、鉄道駅をはじめとする交通関連施設、市役所や各行政センターをはじめとする公共施設などを中心にだれにでもやさしいまちづくりの推進が求められています。

〔2〕基本的な考え方

- 既成市街地内の道路や排水などの都市施設が十分に整備されていない地区については、地区計画制度等の活用により、良好な市街地環境の形成を目指します。
- 市街化区域内の低未利用地については、健全で良好な市街地として活用されるよう土地利用の誘導を図ります。
- だれもが安全で安心して快適に暮らせるユニバーサルデザインに基づいた都市の構築を目指します。

〔3〕整備の方針

(1) 良好な市街地環境の形成

- 土地区画整理事業の行われた市街地については、都市施設が整備されているためその維持管理に努めるとともに緑化などによる居住環境の維持・向上を図ります。
- 既存市街地の狭い道路や雨水排水施設の整備されていない地区については、行政と住民や地権者との合意形成に基づき、土地区画整理事業や地区計画制度の活用等による都市施設の整備を促進します。
- 市街化区域内では、商業や業務施設などの生活利便施設や住宅立地を誘導し、低未利用地を有効に活用することで、市街化区域縁辺部の市街化調整区域における市街地の拡大抑制にもつなげます。

(2) 福祉のまちづくりの推進

- 高齢者、障がい者、妊婦や子育て中の方など、誰もが安全に、安心して外出できる環境づくりを推進するため、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー新法）」や「千葉県福祉のまちづくり条例」を踏まえ、ユニバーサルデザインの考えに基づいた福祉のまちづくりを推進します。

○市街地等整備状況図



<p>図 市街地等整備状況図</p>	
	整備済み
	既成市街地
	行政区域界(都市計画区域)

2-3 公園緑地の整備方針

〔1〕現況と課題

市内には総合公園、地区公園、風致公園、近隣公園及び街区公園など 71 箇所の公園が整備され、住区基幹公園の整備は概ね整っているほか、緑地や農村公園も設置されています。これらの公園等は市民が身近に利用できる子育ての場や高齢者の交流の場、やすらぎの場であると同時に、災害時などの避難機能も有しています。

安全で快適な市民生活環境を形成するため、地域住民と行政との連携のもと、地域ニーズや防災などの視点から公園施設の更新や適切な維持管理を図っていくとともに、子どもから大人まで、だれもが安心して利用し、憩える場としての機能を維持していくことが必要です。

〔2〕基本的な考え方

- 地域特性や利用者のニーズ、防災などの視点から公園施設の更新や適切な維持管理を進め、地域の拠点となる公園整備を図ります。
- 既存の公園においてはイベントの実施などによる、公園の更なる利活用を推進します。

〔3〕整備の方針

(1) 主要な公園の配置及び位置づけ

- 都市公園の量的な水準は概ね整っていることから、今後は利用状況を踏まえた公園施設の更新や適切な維持管理など、質的向上に資する取組みを推進します。
- 土地区画整理事業や開発行為等によって整備する新たな都市公園については、事業や開発規模に応じて適切に配置します。
- 袖ヶ浦駅海側地区の近隣公園の早期整備を推進します。

■市内の主要な公園の位置づけ

総合公園	袖ヶ浦公園	本市を代表する自然とのふれあい、教育と文化が融合するシンボル公園として、また更に周辺の社寺や山野貝塚など、歴史遺産とをつなぐ緑の拠点として位置づけます。
地区公園	百目木公園	自然地形を活かしたスポーツ、レクリエーション、うるおいと憩いの公園として位置づけます。
風致公園	新堰公園	緑と水のあるやすらぎと、自然とのふれあいのある公園として位置づけます。
港湾緑地	袖ヶ浦海浜公園	東京湾アクアラインや富士山を背景とする景観の眺望ポイントとして、また、市民が海に親しむ場として位置づけます。

(2) 市民ニーズに応じた公園整備

- 公園施設の老朽化や安全面及び防犯面等から課題がある公園、高齢化や子育て世帯の増加などにより地域ごとにニーズが異なり利用が低下している公園などについて、再整備や公園施設の更新など、機能の転換を図ります。
- 地域住民と行政との連携により、市民参加による公園づくりを進めます。
- 袖ヶ浦市地域防災計画との整合を図り、公園の整備を行う際には防災的な視点を取り入れ

ます。

- 総合運動場はレクリエーション等の機能の維持を図るとともに、広域スポーツ交流活動等にも対応できるよう施設の維持・充実を図ります。

(3) 既存公園の活用促進

- 袖ヶ浦公園や百目木公園などは本市が有する観光資源であり、市民だけでなく広域からの来訪者の利用も多いことから、更なる交流人口拡大のため、イベントの実施などによる公園の利活用を推進します。



袖ヶ浦公園











百目木公園

○公園整備状況図



図 公園緑地整備状況図

	総合公園	 0 500 1,000 2,000m
	地区公園	
	風致公園	
	近隣公園	
	街区公園	
	港湾緑地	
	市街化区域	

2-4 上下水道等の整備方針

〔1〕現況と課題

本市の上水道は、平成 31 年度（2019 年度）より、君津地域 4 市（木更津市、君津市、富津市、袖ヶ浦市）の水道事業統合広域化により設置された「かずさ水道広域連合企業団」にて水道事業及び水道用水供給事業が運営されています。

今後は、かずさ水道広域連合企業団により、効率的な水道事業・水道用水供給事業の運営、上水道施設の適切な維持管理と計画的な更新を進めていくことが求められています。

本市の下水道は、都市化の進展に伴う人口増加の著しい市街地の雨水・汚水の排水及び生活環境の整備並びに湖沼・河川等公共水域の水質保全を図るため、昭和 44 年度（1969 年度）に袖ヶ浦公共下水道事業全体計画を定め、整備を進めてきました。

平成 30 年度（2018 年度）時点では、袖ヶ浦市下水道事業の全体計画 1,419ha のうち 1,063ha が認可区域となっており、その約 98%にあたる 1,042ha で整備が完了しています。

今後は、既存ストックの有効活用として老朽施設の更新や耐震化を進めていくことが求められます。また、全体計画区域内のうち認可区域外の地区については、地区の状況に応じた排水処理のあり方を検討する必要があります。

公共下水道整備区域外の地区においては、農業集落排水事業や合併処理浄化槽による汚水処理が行われており、今後はこれらの処理体制の連携を図る必要があります。

汚水処理にあたっては、東京湾流域別下水道整備総合計画及び千葉県汚水適正処理構想との調整を図り、公共用水域の水質向上のための対策も必要となります。

雨水については、既成市街地について概ね整備されていますが、新たな宅地開発や局地的豪雨などへの対応など、水害を防ぐための対策が求められます。

〔2〕基本的な考え方

- かずさ水道広域連合企業団により上水道施設の適切な維持管理や危機管理能力の向上のほか、専門的技術の継承、経営基盤の強化などにより安定給水の実現を図ります。
- 生活環境の向上を目指し、千葉県汚水適正処理構想に基づき公共下水道、農業集落排水、合併処理浄化槽等における整備を推進します。
- 公共下水道全体計画区域内のうち認可区域外の地区については、費用対効果を勘案しながら地区の状況に応じた排水処理を検討します。
- 既存の公共下水道施設については、適切な管理と長寿命化を図ります。
- 水害を未然に防ぐため、雨水対策を推進します。

〔3〕整備の方針

（1）地域の実情に応じた汚水処理施設の整備

- ・ 全体計画区域内のうち認可区域外の地区や公共下水道整備区域外の地区については、農業集落排水事業、合併処理浄化槽の設置促進など、地区の状況に応じた排水処理方法を検討し、汚水処理の適正化を図ります。

（2）既存ストックの有効活用

- ・ 既存ストックの有効活用として、下水道施設の計画的な改築更新や耐震化を進めます。

(3) 汚水処理場の施設更新

- ・ 終末処理場においては、上位計画である東京湾流域別下水道整備総合計画等の計画に基づき、処理施設の高度処理化や増設等の対策を図ります。

(4) 雨水対策の充実

- ・ 雨水については、雨水流出抑制の推進、既存の雨水排水施設の適切な改築・維持管理などに努めます。

○上水道施設、下水道施設の整備状況図

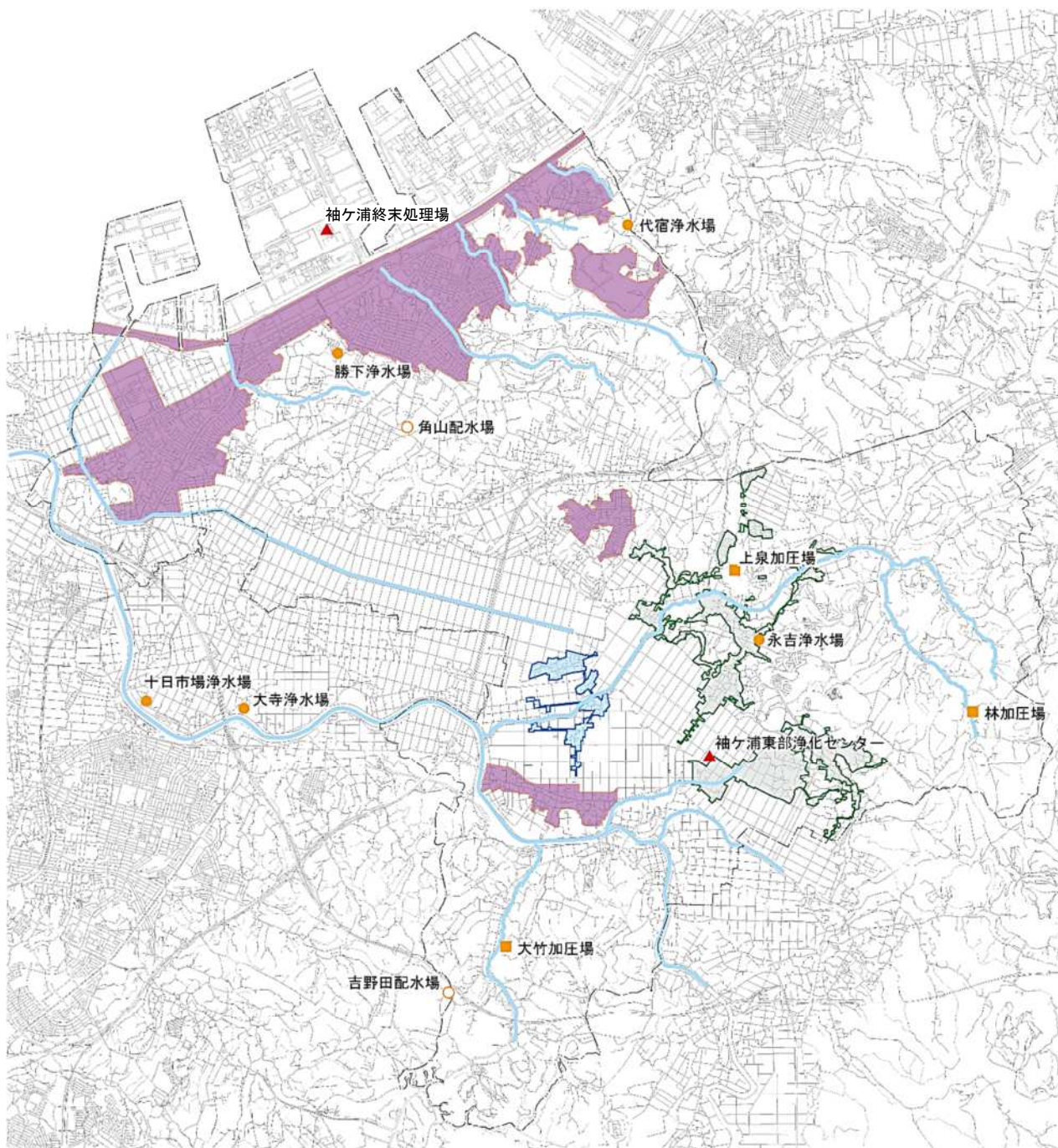


図 上水道施設・下水道施設の整備状況図		
●	上水道施設 (浄水場)	
○	上水道施設 (配水場)	
■	上水道施設 (加圧場)	
▲	下水道施設	
—	河川	
■ (Purple)	公共下水道 (平成29年度末整備済)	
■ (Light Blue)	農業集落排水事業 (公共下水道接続) (平成29年度末整備済)	
■ (Grey)	農業集落排水事業 (平成29年度末整備済)	

2-5 河川の整備方針

〔1〕現況と課題

本市には小櫃川、浮戸川、松川、武田川、槍水川の5本の二級河川と久保田川、蔵波川、大月川、境川、浜宿川、笠上川の6本の準用河川があります。

これらの河川は、雨水排水に重要な役割を果たしていますが、近年では集中豪雨等による浸水被害が甚大化する傾向にあり、災害の未然防止や被害軽減のための河川整備の必要性が高まっています。

一方、浮戸川河岸などでは堤防に桜が植えられるなど、河川は親水空間や景観形成資源でもあることから、防災の視点だけでなく、景観や多様な生物の生息空間の回復など、河川が持つ多様な機能の維持を図ることが求められます。

〔2〕基本的な考え方

- 水害被害の未然防止と被害軽減を図るため必要な河川の改修等に向けた取組みを推進します。
- 親水空間の整備など、市民が水に親しめる場や自然観察等の場としての河川の活用を推進します。

〔3〕整備の方針

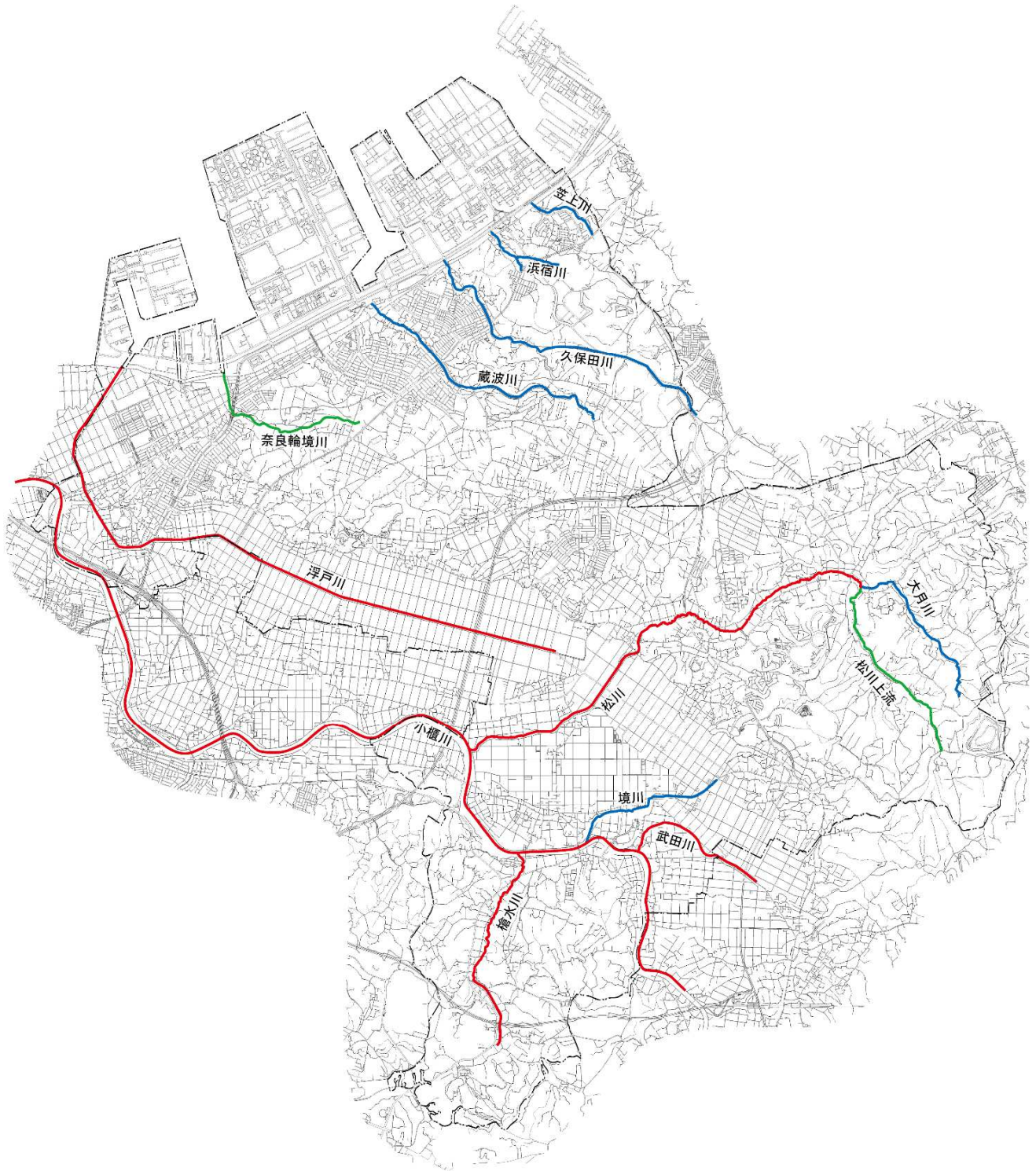
(1) 河川改修等の推進

- 水害の未然防止と被害の軽減を図るため、河川の現状把握を行うとともに、改修計画を策定し、改修等を推進します。
- 山林や農地等の保全により、流域が本来有している保水、遊水機能の確保に努めます。また、新たな市街地の開発が発生した場合には、雨水流出抑制の規制誘導により河川に対する流出量の軽減や流水の正常な機能の維持に努めます。

(2) 市民が水に親しめる空間整備

- 自然環境の保全や生物の生息環境としての河川の機能に配慮しつつ、市民が水に親しんだり、生物を観察する場として河川の水辺空間の活用を推進するほか、公園緑地などを結ぶ水と緑のネットワークとしての活用を図ります。また、多様な生物が生息できるような環境に配慮した整備を目指します。

○河川図



<p>図 河川図</p>			
	<p>二級河川</p>		
	<p>準用河川</p>		
	<p>普通河川</p>		

2-6 その他都市施設の整備方針

〔1〕現況と課題

【ごみ処理施設】

本市のごみ処理は、平成 14 年度（2002 年度）から「株式会社かずさクリーンシステム」（KCS）へ中間処理を委託しています。株式会社かずさクリーンシステムは、周辺自治会等との協定により、当初は令和 3 年度（2021 年度）までの稼働となっていました。5 年間延長することが決まり、令和 8 年度（2026 年度）までの稼働となっています。

また、最終処分場については、埋立て残余容量が少なくなったため、平成 12 年度（2000 年度）から処理残渣などの埋立て処分を民間処分場で行っており、現在では、し尿処理施設からの沈砂のみ埋立て処分を行っています。

本市のごみの排出量は平成 25 年度（2013 年度）に約 20,937 トンでしたが、平成 26 年度（2014 年度）以降は、ほぼ横ばいで、平成 30 年度（2018 年度）の排出量は約 19,504 トンとなっています。

資源回収量については、電子書籍等の普及による紙媒体の減少や、びん・缶の軽量化等により、減少傾向にあります。

ごみについては、今後も発生抑制（リデュース）に努めるとともに、再使用（リユース）、再生利用（リサイクル）を進め、環境への負荷を軽減していくことが求められます。

【火葬場】

火葬場については、市内に施設がなく、近隣市に依存している状況でしたが、平成 28 年（2016 年）に君津地域 4 市で「(仮称) 木更津市火葬場整備運営事業」に関する覚書を締結し、4 市共同整備の方向で進めています。

【その他施設】

行政施設や生涯学習施設などの公共施設については、地域の人が集まる交流等の拠点としての機能強化が求められる一方で、施設によっては老朽化が進んでいることから、地域特性に応じた施設の適正配置を進めつつ、適切な維持管理や計画的な施設の再編整備を行うことで財政負担の軽減、平準化を図ることが求められます。

また、臨海部の港湾については、港湾機能の確保を目的とし臨港地区が指定されており、本市では旅客または一般貨物の取扱いのための区域である商港区と、景観整備と港湾関係者の厚生のための区域である修景厚生港区が指定されており港湾の利活用が期待されます。

〔2〕基本的な考え方

- ごみ処理施設の適切な維持管理に努めるとともに、ごみの減量化及び資源化を推進します
- 火葬場については、君津地域 4 市の広域的な連携による共同整備を図ります。
- 公共施設等総合管理計画に基づき、公共施設の適切な維持管理や再編整備を推進します。
- 公共施設の機能強化に努め、地域コミュニティの維持や活性化を促進します。
- 市街地と海が近接しているという本市の特徴を活かすため、港湾地区の有効活用について検討します。

〔3〕整備の方針

（1）ごみ処理施設の適切な維持管理とごみの排出抑制

- 袖ヶ浦クリーンセンターについては、廃棄物の適正な処理を継続するため、施設の修繕や補修など適切な維持管理に努めます。
- 株式会社かずさクリーンシステムが令和8年度（2026年度）末に操業終了となることから、令和9年度（2027年度）からの次期広域廃棄物処理施設の整備を関係自治体と協力して進めます。
- 環境への負荷を軽減し、持続可能な社会の構築を目指し、市民や事業者に対する意識啓発を進め、ごみの発生抑制、再使用、再生利用を推進します。

（2）火葬場の整備

- 火葬場については、君津地域4市の広域的な連携による共同整備を推進します。

（3）公共施設の維持管理等の適正化と機能強化

- 公共施設の維持管理や更新にかかる費用負担の軽減、平準化を図るため、公共施設等総合管理計画に基づき、適切な維持管理や再編整備を推進します。
- 市民の活動拠点・交流拠点としての公共施設の機能強化に努め、地域コミュニティの維持や活性化を促進します。
- 防災拠点ともなる市役所庁舎については、建替え、耐震補強及び大規模改修を実施し、災害時における機能強化を図ります。

（4）港湾施設の利活用の検討

- 昭和地区及び長浦地区は市街地が港湾と近接していることから、管理者である千葉県と協議・連携しながら、港湾地区の利活用について検討します。

3 都市環境の形成方針

〔1〕現況と課題

本市の都市形態は小櫃川と浮戸川の流域に形成された平野部、埋立地の臨海部、標高 30～50mに広がる台地部及び上総丘陵へと連なる丘陵部とに大きく区分されます。

市街地内外を問わず、良好な水辺や生物生息空間、歴史的・文化的意義のある社寺や歴史遺産など、良好な自然環境に恵まれているほか、(県)南総昭和線沿道等に分布する斜面林、台地に広がる樹林地及び基盤整備された農地など、これらの豊かな緑は本市の都市環境を形成する貴重な財産となっています。

このように、市街地周辺では自然豊かな緑が残され、集落地では屋敷林や生垣などが多く残っている一方で、市街地内では緑地の減少が目立っています。都市における良好な居住環境を形成するため都市環境の改善、レクリエーション需要に対応したまちづくりを推進し、自然環境を保全しながら都市の発展を図ることが重要です。

また、河川や斜面林のつながりなどを活用して公園や緑地を結び、散歩などが楽しめる水と緑のネットワークづくりも課題となっています。

更には、地球温暖化をはじめとする環境問題への対応として、環境への負荷の少ない良好な都市環境を形成することも課題となっています。そのためには生活に必要な施設がコンパクトにまとまった都市づくりと公共交通による移動環境の充実を図ることが重要です。

身近な生活圏の中で過度に自家用車に依存することなく、公共交通や徒歩、自転車で気軽に移動できる環境への負荷の少ない都市づくりが求められています。

〔2〕基本的な考え方

- 自然環境と調和した、持続可能な都市環境を形成するため、本市の豊かな自然環境の積極的な保全を図るとともに、市街地内の緑化の推進を図ります。
- 市民のレクリエーションや健康づくりの場としても活用でき、多様な生物の生息空間としても機能する緑の空間と水辺の空間が連続する水と緑のネットワークの形成を図ります。
- まとまりのある都市づくりや公共交通の利用促進など、環境への負荷を軽減する都市づくりを推進します。

〔3〕整備の方針

(1) 自然環境・農地の保全

- JR内房線や(県)南総昭和線沿いの斜面林については、都市景観の形成に資する緑地として保全を図ります。また、内陸部の樹林地については、本市の緑の根幹として保全を図ります。
- 一度失われた自然環境を再生することは非常に困難であるため、樹林地の保全に関する制度や市民協働による里山保全の仕組みなど、自然環境の保全策を推進します。
- 平野部から台地部に広がる田畑などの農地は、重要な緑の財産であり、食料生産の場だけでなく、ヒートアイランド現象の緩和、雨水貯留による洪水の防止・軽減など、都市環境の保全にも役立っていることから、優良農地を中心に保全を図ります。
- 農地の保全にあたっては、地産地消の推進に向けた農産物購入機会の拡充、遊休農地や市街地内農地を市民農園として活用するなど、農地保全のための多様な取組みを推進します。
- 農業を支える担い手の確保・育成や増加が懸念される耕作放棄地の解消に向けた取組みを

推進します。

(2) 都市環境の形成

- 公園や公共施設の敷地などの緑化、道路の街路樹や市街地内に点在する生産緑地、斜面林の保全など、市街地内における緑の創出と保全を図ります。
- 市街地内及びその周辺の緑地や水辺空間は、日常的に自然とふれあう場として、また、生態観察などの自然学習を通じて環境教育の場となるよう保全し、ふれあいとゆとりのある生活環境の創出を図ります。
- 新たな宅地の開発などにおいては、適切に緑が配置されるよう公園の整備を誘導します。また、公共施設の整備においては、積極的に緑地の確保に努めます。
- 民有地については、保存樹木・樹林への指定、緑化協定の締結や地区計画制度の活用等、市民や事業者との協働により緑の保全を推進します。
- 地球環境への負荷を軽減するとともに、良好な都市環境を形成するため、環境負荷の少ない住宅、再生可能エネルギーの普及などを促進します。
- 公共下水道や農業集落排水の適切な維持管理、水洗化率の向上、合併処理浄化槽の普及と適切な管理の徹底を図ることで、河川水質の改善を図ります。また、河川改修にあたっては、多様な生物が生息できるよう環境に配慮した整備を目指します。

(3) 生物多様性に配慮した水と緑のネットワークの形成

- 水辺空間や遊歩道、歩道や農道等により、水や緑に親しみつつ市内を回遊・散策できる空間として、緑・レクリエーション拠点間を結ぶ水と緑のネットワークの形成を推進します。また、自然とのふれあいの場、市民の健康の維持・向上の場としての活用を検討します。
- 緑・レクリエーション拠点でもある史跡、文化財等の市レベルのシンボルや、社寺林等の地区レベルのシンボルを保全し、より住民に親しまれるよう整備を図ります。

(4) 環境への負荷の少ないコンパクトでまとまりのある都市づくり

- 過度に自家用車に依存することなく生活できる、環境への負荷の少ない都市の形成を推進するため、鉄道駅を中心に市民生活を支える商業業務機能等がまとまって立地し、市内各所から公共交通を利用して鉄道駅まで移動できる都市づくりを推進します。
- 内陸部にも多様な市民活動の場となる拠点づくりを進めるとともに、身近な生活ニーズを満たせる商業施設や生活サービス施設の誘導を図るなど、徒歩、自転車でも生活できる環境づくりを進めます。

○都市環境形成方針図

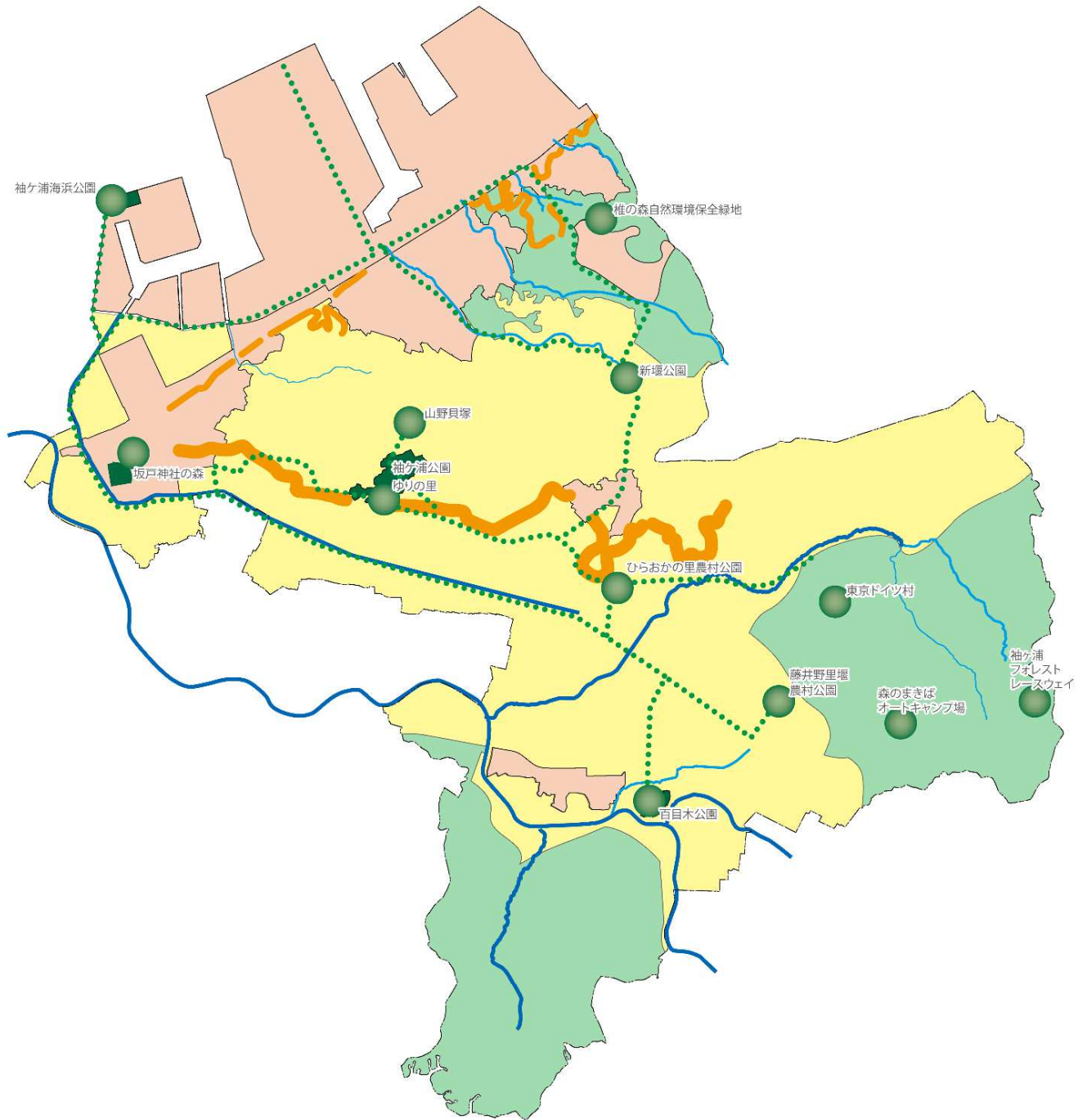


図 都市環境形成方針図	
	斜面林
	樹林地
	農地
	市街化区域
	緑・レクリエーション拠点
	水と緑のネットワーク
	都市公園・都市緑地等
	河川

4 都市景観の形成方針

〔1〕現況と課題

本市は、臨海部の工業地域や市街地から内陸部の集落、農地、山林まで変化に富んだ特徴的な景観を有しています。

臨海部には京葉工業地域の連続する工業景観、市街地には面的整備による緑の多い住宅市街地としての景観や生け垣、古木、屋敷林など緑が多く落ちついた既存市街地の景観、内陸部には里山景観や広大な田園景観など良好な景観が形成されています。

また、市内各地から富士山が望めるなど、多くの眺望ポイントがあり、特に海浜公園や南袖沿岸からは、東京湾越しに観る雄大な富士山や対岸の景色を楽しむことができます。

本市ではこうした特徴ある景観を守るとともに、より魅力ある景観を創出するため、平成 23 年（2011 年）4 月に景観法に基づく景観行政団体となり、その後、景観法の規定に基づく制限・誘導等を活用して景観行政を推進していくため、平成 25 年（2013 年）12 月に景観法に基づく法定計画「袖ヶ浦市景観計画（以下「景観計画」という。）」を策定し、積極的に取り組んできました。

現在、建築物や屋外広告物の形態意匠や色彩等に対する規制誘導のほか、市民や事業者による主体的なまち並み形成の取組みに対する支援を行っており、今後も良好な景観を形成していくため、市民や事業者と連携しながら地域の特性に応じた景観まちづくりの取組みを強化することが必要となっています。

〔2〕基本的な考え方

- 地域ごとに多様な景観の特徴を有していることから、それぞれの地域が持つ景観資源を活かした、個性あふれる魅力的な景観まちづくりを推進します。
- 良好な景観を形成するために、自主的に景観まちづくりに取組みを行っている団体に対し、引き続き支援の充実を図るとともに、市民や事業者が主体的に景観まちづくりに取組むための支援等を行い、市民一人ひとりが誇りを持てる景観まちづくりを推進します。

〔3〕整備の方針

（1）地域特性に応じた魅力ある景観まちづくり

① 里山エリア

- ・ 主に東部及び南部を中心に広がる樹林地に位置しています。
- ・ 里山や谷津など特徴ある景観を保全するとともに、建築物や構造物については自然景観に配慮したデザインとするなど、自然に溶け込む景観まちづくりを推進します。

② 畑地エリア

- ・ 主に内陸部の台地に位置しています。
- ・ 畑地や樹林地などの緑、ため池や堰などの環境を活かした景観形成を図るとともに、台地からの富士山などの眺望を活かした景観まちづくりを推進します。

③ 田園エリア

- ・ 主に小櫃川や浮戸川を中心に広がる平野部に位置しています。
- ・ 季節ごとに移り変わる緑の景観を形成している田んぼ、河川、斜面林を保全し、風景の広がりが望める景観まちづくりを推進します。

④ 市街地エリア

- ・ 主に鉄道駅周辺の既存市街地及び土地区画整理事業などの面的整備により形成された地域です。
- ・ 鉄道駅周辺については、都市拠点としての位置づけにふさわしい、にぎわいを感じられる景観まちづくりを推進するとともに、緑の創出や色彩の制限などを通じてうるおいや一体感のある景観まちづくりを推進します。
- ・ 住宅地については、統一感のある緑豊かなまち並みを形成していくため、地区計画制度や景観協定などの制度の活用を促進します。
- ・ 街路樹の保全、育成により親しみ深い沿道景観の形成を図ります。

⑤ 工業地エリア

- ・ 主に臨海部の工業地域と内陸部の工業団地を指します。
- ・ 臨海部の工業地では、海や空の青と、緩衝緑地や街路樹、事業所の敷地内の樹木などの緑が調和した、海を身近に感じられる景観まちづくりを推進します。
- ・ 内陸部の工業地では、敷地内の緑化を促進し、周辺の樹林地の緑と調和した景観まちづくりを推進します。

(2) 景観まちづくりの推進

- 景観まちづくりは、市民と事業者、市とが連携して取組む必要があることから、景観まちづくりに関わるすべての主体が景観に対する意識を高め、日常生活や事業活動を通じて景観まちづくりに取組むことで、市民に愛される景観形成を目指します。
- 景観重要樹木や景観重要公共施設等への指定を推進し、景観に対する関心を高めるとともに、良好な状態での維持・保全を図ります。
- 市民や事業者による景観まちづくりを促進するため、景観まちづくり活動に対する支援の充実を図ります。
- 公共施設の整備等にあたっては色彩や配置、デザインなど景観に配慮したものとします。



市民による沿道の花壇の整備



小櫃川にかかる鯉のぼり

○都市景観形成方針図

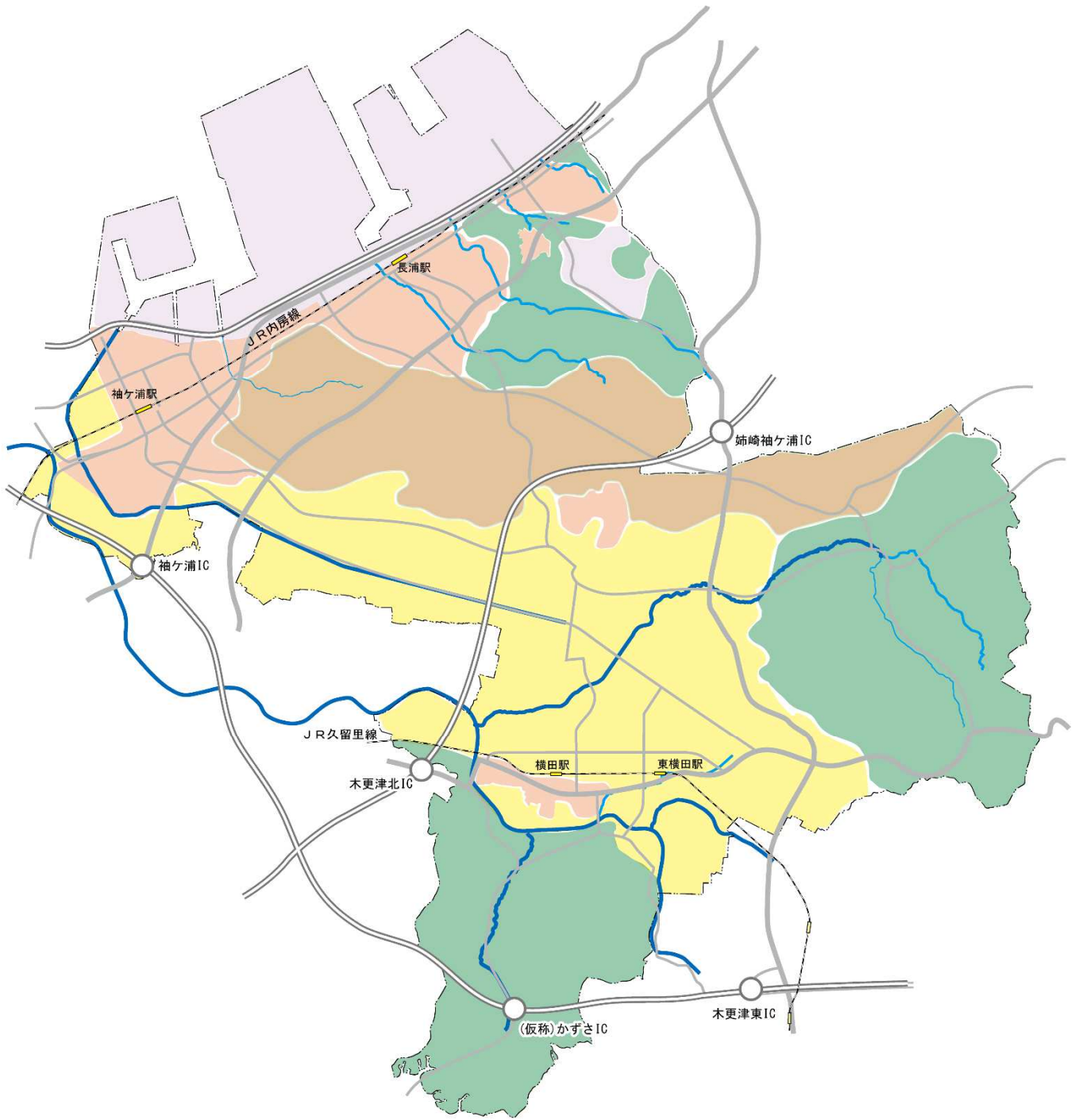




図 都市景観形成方針図	
	里山エリア
	畑地エリア
	田園エリア
	市街地エリア
	工業地エリア
<div style="text-align: center;">  0 500 1,000 2,000m  </div>	

5 都市防災の方針

〔1〕現況と課題

近年、東日本大震災や熊本地震など、甚大な被害をもたらす大規模地震が多く発生しているほか、集中豪雨による水害の頻発など、防災に関する市民の関心が高まっています。

本市では地震による大規模な被害は近年発生していませんが、台風や集中豪雨による局地的な浸水が発生しています。

臨海部の埋立地や小櫃川の河口付近などを中心に液状化しやすい地形・地質条件となっており、大規模地震の発生時には建物倒壊などのリスクがあります。また、都市化の進展や緑地の減少による保水・遊水機能の低下に伴い、内水氾濫などの都市型水害の発生リスクが高まっています。更に、市内には200箇所近い急傾斜地崩壊危険箇所があり、地震や豪雨等により土砂災害が発生する危険性もあります。

このような災害のリスクに対応し、市民の安全を確保するため、公共施設や道路、橋梁などのインフラ施設や民間施設の耐震化の促進、緊急車両の通行が困難な狭あい道路の拡幅、河川の未整備部分の計画的な改修など、災害を未然に防ぐための対策や被害軽減に努めることが必要です。

また、地域防災力の強化や被災後の復旧・復興の計画づくりといったソフト面での取組みも重視されており、被災状態の長期化を防止するとともに、災害発生時の避難や救助等の活動を担う自主防災組織の育成にも力を入れる必要があります。

少子高齢化や核家族化などの進行とともに、本市においても適切な管理がされていない空家等が多く発生しており、防災などの視点から空家等の対策を更に推進する必要があります。

〔2〕基本的な考え方

- 近年、多発化・甚大化している自然災害の被害を最小限に抑えるため、災害に強いまちづくりと災害への対応力の強化を図ります。
- 災害時における救助活動等を担う自主防災組織の機能強化や災害対策コーディネーターの養成、消防団の活性化策など地域防災力の強化を図ります。
- 適切に管理されていない空家等に対する対策の更なる推進を図ります。

〔3〕整備の方針

(1) 災害に強いまちづくりの推進

① 地震対策の推進

- ・ 大規模地震により大きな被害を受ける可能性がある公共施設や道路・橋梁、上下水道などのインフラ施設の耐震化を進め、地震被害を未然に防ぐための対策や被害軽減を図ります。
- ・ 民間建築物の耐震化を促進します。特に耐震性の低い木造建築物については、耐震改修に要する費用の一部を補助し耐震化を促進します。また、がけやブロック塀等の崩壊・倒壊による被害を未然に防ぐため、実態調査とその結果に基づく改善指導を調査主体である千葉県と協議・連携しながら図ります。
- ・ 液状化による被害を最小限にするため、ライフライン施設等を中心に液状化対策の必要性を検討します。
- ・ 震災時における的確な情報を市民に提供できるよう情報システムの整備を図ります。

② 火災対策の推進

- ・ 木造住宅が密集する地区や道路が狭く緊急車両等の進入が困難な地区については、建築物の不燃化や耐震化を促進するほか、狭い道路の拡幅や公園等のオープンスペースを確保することで、安全性の向上を目指します。
- ・ 土地の高度利用を図る商業地については、防火地域や準防火地域の指定を促進し、都市の不燃化を図ります。
- ・ 臨海部の工業地域では、大量の石油類、高圧ガスなどの貯蔵、処理が行われていることから、今後も安全性の向上を図ります。災害時の被害を最小限に防ぐため、臨海コンビナート地帯と住宅地を分離するための緩衝緑地を維持・保全を図ります。

③ 治水対策の推進

- ・ 河川については、集中豪雨等による水害の未然防止と被害の軽減を図るため、現状把握を行うとともに、改修計画を策定し、必要に応じた治水対策を図ります。
- ・ 都市型水害の発生を抑制するため、水田や樹林地など保水性や浸透性のある土地利用の保全を図ります。
- ・ 降雨時の河川流量の急激な増加を避けるため、透水性舗装や雨水貯留・浸透施設などを地域の特性に応じ実施し、河川などへの流出量増加の抑制を図ります。

④ 土砂災害防止対策の推進

- ・ 急傾斜地崩壊危険区域、土砂災害警戒区域及び土砂災害特別警戒区域について、危険性の高い地区は、これら区域等を指定する千葉県と協議・連携するとともに、災害の防止及び保全対策の実施を要請します。
- ・ 土砂災害の恐れのある区域においては、開発行為や建築物の立地等の抑制に努めます。

⑤ 避難路・避難場所等の安全性確保

- ・ 災害時において市民等の安全な避難空間であるとともに、救護活動や消火活動を円滑に行うための空間である避難路については、計画的に整備を推進します。
- ・ 災害時に一定期間滞在して避難生活を送るための避難所では、耐震性、耐火性を確保し、市民の安全確保を図ります。

(2) 地域防災体制の強化

- 災害時の被害軽減のためには地域の防災組織の力が重要であることから、地域コミュニティを基盤とした自主防災組織を強化するため、防災資機材の充実や防災訓練の実施、防災講習などによる市民の防災知識を普及等に努めます。
- 高齢者及び障がい者、外国人などの要配慮者の災害時の安全確保を図るため、福祉施策等と連携しながら支援に係る仕組みの強化を図ります。

(3) 災害復旧への対応

- 災害発生後の復旧・復興が迅速に進むよう、あらかじめ災害復旧計画を策定し、被災者の生活再建や地域経済の復興、安全な都市づくりなどを一体的に進めることで迅速な復興を図ります。

(4) 空家等の対策

- 空家等対策を総合的かつ計画的に実施するため、市の基本的な取組姿勢や対策を示した「袖ヶ浦市空家等対策計画」に基づく対策を推進します。
- 適切に管理されていない空家等は、防災、景観、生活環境等に影響を及ぼすことから、所有者に対して改善依頼や助言等の管理を促すとともに、空家等の発生を抑制する意識啓発及び利活用を図る流通・活用策など、様々な施策を総合的に推進します。

○緊急輸送道路、避難場所・避難所位置図

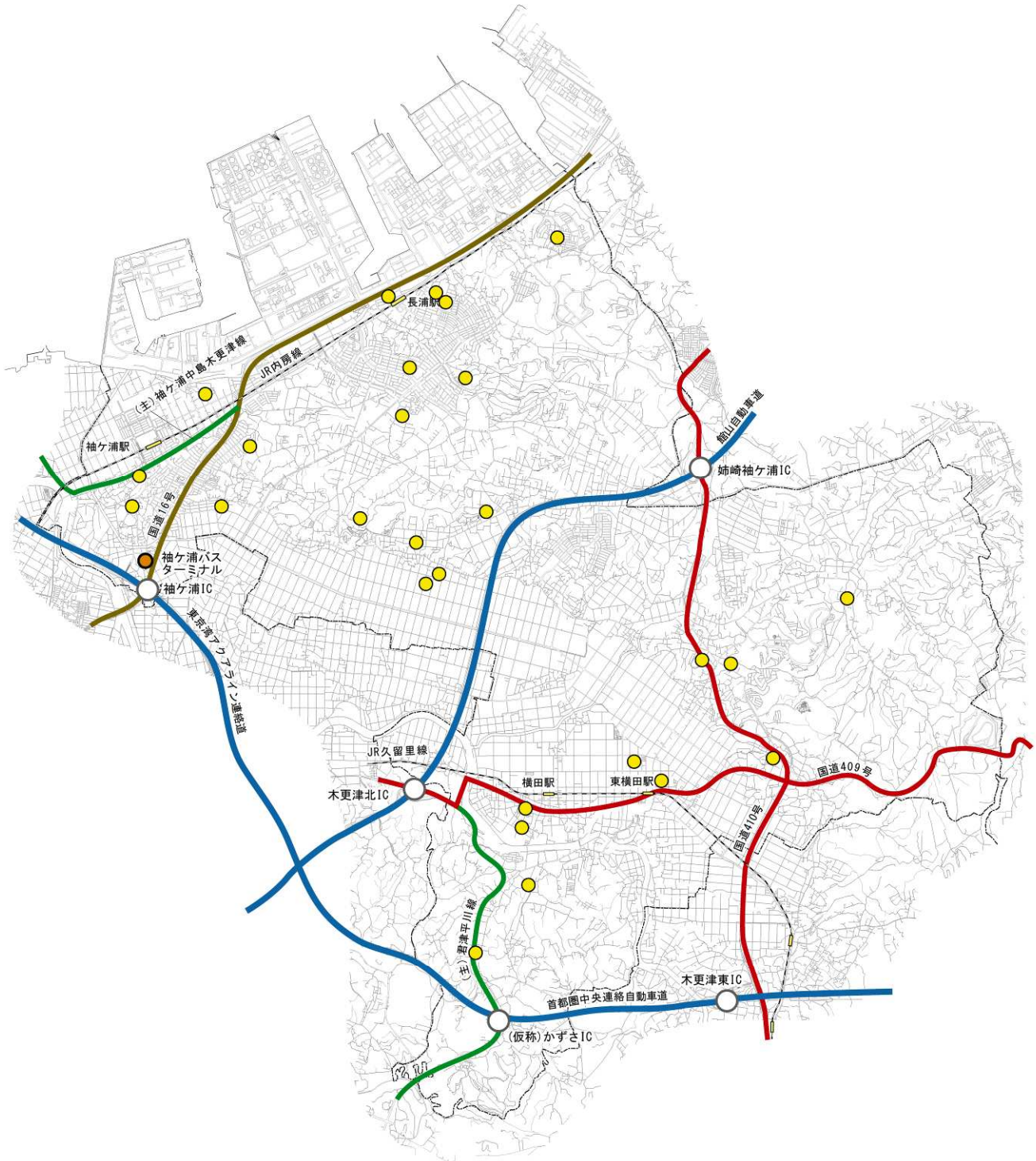










図 緊急輸送道路、避難場所・避難所位置図	
	緊急輸送道路 1 次路線 (高規格幹線道路等)
	緊急輸送道路 1 次路線 (一般国道) <指定>
	緊急輸送道路 1 次路線 (一般道) <指定外>・県道等
	緊急輸送道路 2 次道路 (一般国道、県道等)
	袖ヶ浦バスターミナル
	避難場所・避難所



0 500 1,000 2,000m



第5章 地域別構想

1 地域別の概要

地域別構想は、全体構想で示された市全体としてのまちづくりの方向性を踏まえ、より細やかな単位でのまちづくりのあり方について、地域の動向や課題、特徴に応じた地域づくりの考え方や整備方針を定めるものです。

本市は市の成り立ちなどから、昭和、長浦、根形、平岡、中川・富岡、臨海の6つの地域に区分でき、これまでの都市計画マスタープランにおいても6つの地域別に都市づくりの基本的な方針を掲げています。

この地域区分は、自動車社会の進展に伴う日常生活圏の広域化や住民の世代交代、市外からの転入者の増加、地域の枠組みを超えた連続的な土地利用などにより希薄化する方向にありますが、多くの市民に定着した地域区分でもあることから、本マスタープランにおいても6つの地域区分を踏襲するものとします。



図 地域区分図

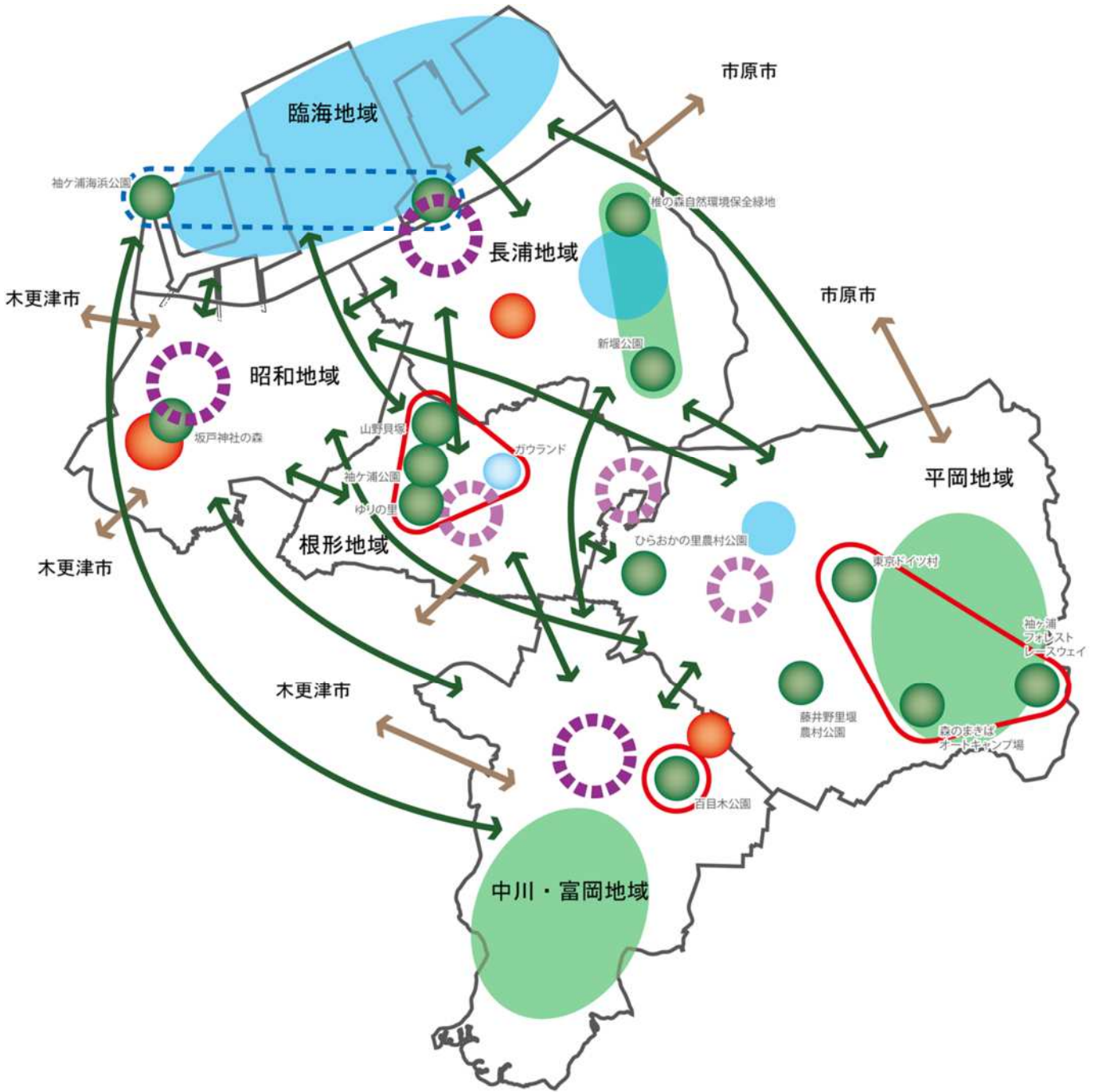
2 地域間連携の考え方

市内の各地域はそれぞれが独立し、自己完結しているわけではなく、地域間や隣接市との多様な連携の中で、全市的な発展を目指した都市づくりを進める必要があります。

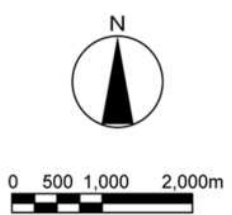
このため、地域内においては生活サービス機能の維持・充実を図るとともに市内の各地域間、隣接市を道路や交通ネットワークで結ぶことで連携強化を図ります。

また、市内の各地域には多様な魅力を持つ資源があります。こうした資源を活かすために、地域が連携し、相互に補完しあうことで、市民生活の質の向上や市全体の魅力の向上を目指します。

○地域間連携のイメージ図



	都市拠点		産業エリア		市内各地域間の連携
	地域拠点		レクリエーションによる交流の場		市外との連携
	緑・レクリエーション拠点		緑を通じた交流の場		
	健康増進施設		海に親しめるエリア		
	主な行政施設				



3 地域別構想

3-1 昭和地域

〔1〕地域の特性と課題

(1) 地域の位置づけ

本地域は、市の北西部に位置しています。

交通拠点であるJR内房線袖ヶ浦駅のほか、袖ヶ浦インターチェンジ、袖ヶ浦バスターミナルが立地し、東京湾の対岸地域からの玄関口となっています。

また、地域内には市役所をはじめ市の主要施設が集積しているほか、袖ヶ浦駅海側地区には商業施設が整備されるなど都市的利便性が高い地域です。



(2) 人口・世帯数の動向

- 平成31年の人口は18,786人であり、市全体の人口の約29.9%が居住しています。
- 袖ヶ浦駅海側地区の土地区画整理事業による市街地整備や市街化区域縁辺部の宅地開発に伴い、人口・世帯数は増加傾向にあります。
- 臨海地域を除く5地域の中で最も少子高齢化の進行が遅く、平成31年の年少人口比率は16.7%、老年人口比率は21.1%となっています。
- 平成27年（2015年）時点の人口密度と令和17年（2035年）時点の人口密度（推計）を比較すると、人口密度が高まる地区がある一方で、人口密度が低下する地区も多く、二極化が進むものと予想されます。

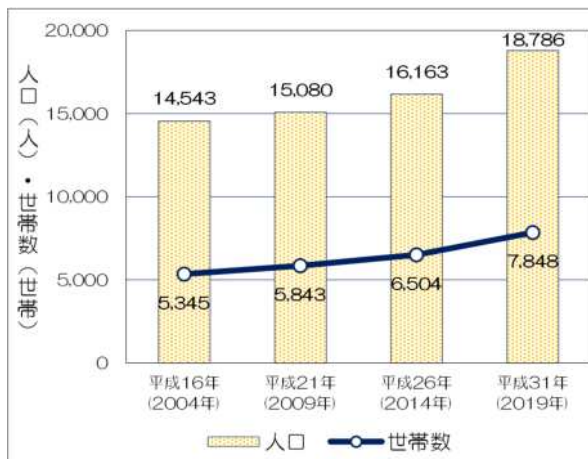


図 昭和地域の人口と世帯数

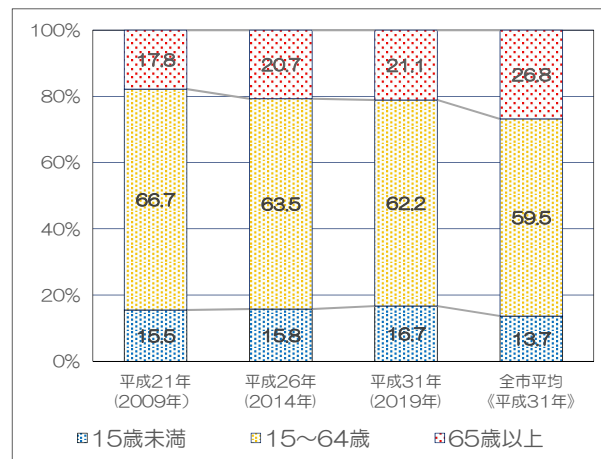


図 年齢3区分別人口の割合

資料：住民基本台帳（各年3月末日）

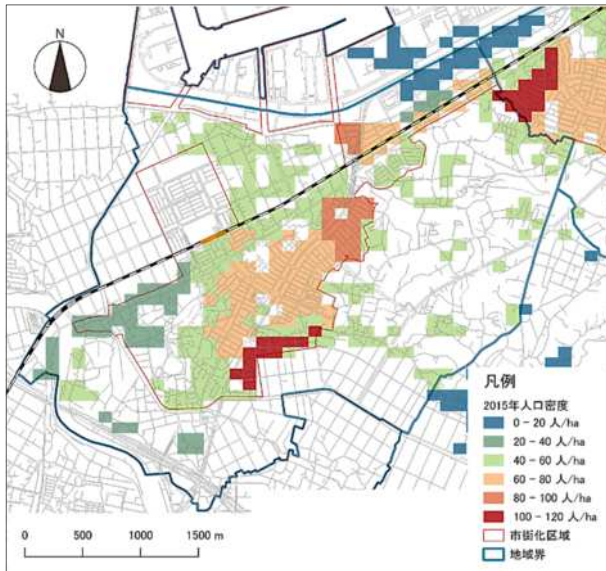


図 人口密度 (平成 27 年 (2015 年))

資料：国勢調査

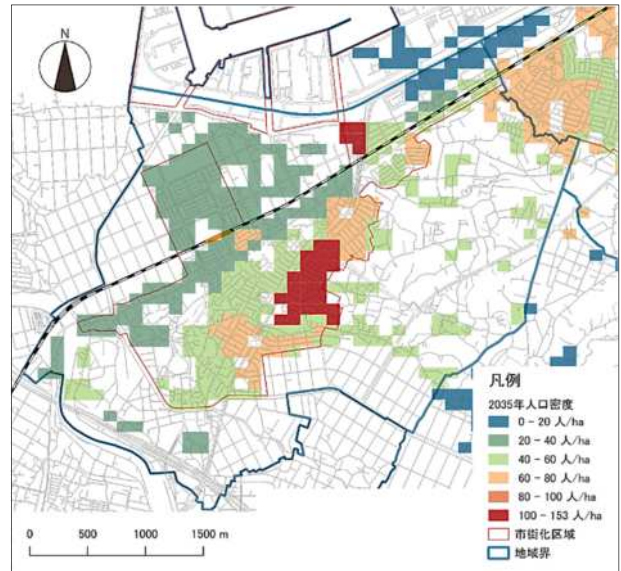


図 人口密度推計 (令和 17 年 (2035 年))

資料：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所推計値

(3) 土地利用

- 袖ヶ浦駅海側地区では新たな商業施設が整備され、駅を中心とした利便性が高くまとまりのあるまちが形成されています。
- 袖ヶ浦駅周辺や国道 16 号沿道などは土地区画整理事業により道路、公園及び下水道が整った良好な住宅地が形成されています。
- 旧来からの市街地は、狭あい道路が多く、木造住宅が密集した地区もあるなど、防災の面が課題となっています。
- 市街化区域の縁辺部の市街化調整区域では、宅地開発が進行している地区もあることから計画的な規制誘導策により農地や樹林地など周辺の自然と調和した、秩序ある土地利用を図ることが求められます。
- 市街地内にある坂戸神社の森や内陸部にある斜面林など、都市の緑が保全されています。

(4) 道路・交通

- 東京湾に沿って市街地を結ぶ国道 16 号や (都) 代宿神納線、(主) 袖ヶ浦中島木更津線などの幹線道路が東西方向に通過し、それに直行する形で内陸部につながる (県) 南総昭和線や広域農道が整備されています。
- 公共交通網としては、J R 内房線袖ヶ浦駅や東京湾アクアラインを利用した高速バスが乗り入れている袖ヶ浦バスターミナルが立地するなど、市内外を結ぶ交通の拠点となっています。
- 利便性向上のため、既存バス路線との接続や袖ヶ浦バスターミナルと鉄道駅との結節の強化が求められます。

(5) 主要施設

- 公共公益施設として市役所庁舎、市民会館、中央図書館、保健センター、総合教育センター、中央消防署、袖ヶ浦郵便局などが立地しており、本市の行政サービス等の拠点となっています。また、本市の経済面を支える袖ヶ浦商工会や銀行等の業務施設も集積しています。

- 教育施設として昭和小学校、奈良輪小学校、昭和中学校、県立袖ヶ浦高校などが立地しています。

〔2〕地域づくりの基本的な考え方

- 袖ヶ浦駅周辺では、都市機能の集積を進めることにより、まとまりのある都市づくりを進め、都市拠点の市街地内における人口密度の向上を図ります。
- 袖ヶ浦駅を中心とした都市拠点と市内外を結ぶ交通ネットワークの強化を図り、移動環境の向上を図ります。
- 都市拠点としてふさわしい魅力ある景観形成を図ります。
- 市街化区域内の面的整備が行われていない地区については、建築物の不燃化や耐震化を促進するほか、狭い道路の拡幅などを進め、地域の安全性の向上を図ります。
- 市のランドマークとなっている坂戸神社の森や斜面林などの緑の空間、浮戸川や小櫃川などの水辺空間を活かした活用を図ります。

〔3〕地域づくりの方針

(1) 拠点形成

- 袖ヶ浦駅を中心とした都市拠点として、商業施設や業務施設、住宅などの集積を更に促進し、市民生活の利便性の向上を図ります。
- 交通拠点である袖ヶ浦駅や袖ヶ浦バスターミナルでは、行政情報や観光情報等を発信し、対岸地域からの玄関口としての利活用を積極的に行います。
- 市役所庁舎の建替え、耐震補強及び大規模改修の実施にあたり、市役所庁舎及びその周辺に市民が集い、活動空間を形成するなど、市民活動の拠点としての機能強化を図ります。

(2) 土地利用

① 商業業務地

- ・ 袖ヶ浦駅周辺地区の低未利用地において、商業業務施設を誘導するとともに、商工会などの関係組織と連携し、にぎわいのある商業業務地の形成を図ります。

② 工業地

- ・ 臨海部工業地帯における企業の活性化を図るとともに、緩衝緑地の保全など環境に配慮した工業地の形成を目指します。

③ 住宅地

- ・ 福王台、今井、まきば、袖ヶ浦駅前、袖ヶ浦駅海側など、土地区画整理事業を実施している地区については良好な居住環境の維持・向上を図ります。
- ・ 奈良輪、坂戸市場などの面的整備が行われていない既成市街地では、道幅が狭く、木造住宅が密集している地区などもみられることから、地区計画制度の活用などにより居住環境の向上を図ります。

④ 市街化調整区域

- ・ 袖ヶ浦駅周辺部の市街化調整区域は、鉄道駅に近接し利便性が高い地域であることから、そのポテンシャルを活かし、市や地域の活力創出に資する土地利用を検討するとともに、施設の立地を誘導するルールを設けます。

- ・ 奈良輪、神納などの既存の集落地では、狭あい道路の拡幅等による居住環境の向上を図ります。
- ・ 神納などの農住調和地では、農地や樹林地など周辺の自然との調和を図り、秩序ある土地利用を図ります。併せて、宅地開発の進行による将来的な行政の負担や河川等への影響などを検証し、効果的な規制誘導策を検討します。
- ・ J R内房線や（県）南総昭和線沿いの斜面林などの市街地周辺に残る緑を、本市の貴重な景観要素として保全を図ります。
- ・ 浮戸川や広域農道沿いに広がる水田地帯などの優良農地については、本市の農業生産基盤として保全を図ります。また、神納の奈良輪境川沿いでは、無秩序な市街地の拡大を抑制するため、農地としての土地利用を図ります。
- ・ 袖ヶ浦バスターミナル周辺や（都）代宿神納線沿道など、高速道路インターチェンジの周辺地区及び高速道路インターチェンジにアクセスする主要幹線道路沿道では、地区計画制度の活用により商業・業務施設や観光施設など、地域振興に寄与する施設の立地の誘導を図ります。

（3）都市施設

① 道路・交通

- ・ 袖ヶ浦駅周辺で発生する渋滞の解消を図るとともに臨海部の東西方向の広域的な交通の円滑化を図るため、東京湾岸道路の早期整備を要望していくほか、（都）西内河根場線及び（都）高須箕和田線、（都）西内河高須線の整備を推進します。
- ・ 都市計画決定後、長期未着手となっている（都）南袖大野台線のJ R内房線との立体交差整備については、その必要性を含めた見直しを検討します。
- ・ 幹線道路については、災害時や緊急時における避難路及び救援輸送路としての機能も有することから整備の際には、道路空間及び沿道空間の形成に配慮します。また、地域住民が日常的に利用する生活道路等については、整備の際に歩行者等への安全性に配慮します。
- ・ 学校などの公共施設の周辺は、歩行者が安全に通行できる空間の確保を優先的に進めます。
- ・ 袖ヶ浦駅と内陸部、袖ヶ浦駅と袖ヶ浦バスターミナルを結ぶバス路線の結節の強化を図るとともに、更なる利便性の向上を図るため、運行本数やダイヤの見直しなどの要望をバス事業者に継続して実施します。

② 市街地等の整備

- ・ 面的整備が行われた地区では、低未利用地や空家等の利活用を促進するとともに、緑化の推進や都市施設の適切な維持管理を行うことで、良好な居住環境の維持・向上を図ります。
- ・ 面的整備が行われておらず、道路や雨水排水施設などの整備が不十分な既成市街地では、住民や地権者との連携により土地区画整理事業や地区計画制度の活用等による都市施設整備を促進します。
- ・ 袖ヶ浦駅海側地区の土地区画整理事業に伴う人口増加の動向等を踏まえ、袖ヶ浦駅周辺部の交通利便性の高い地区において市街地としての土地利用について検討を進めます。

③ 公園緑地

- ・ 既存の公園については、利用状況や老朽化などを踏まえ、施設の更新や適切な維持管理を行います。
- ・ 公園整備の際には、災害時における一時避難（集合）場所や延焼を防止するオープンスペースなど、防災上の役割が求められることから、防災的な視点に配慮します。
- ・ 袖ヶ浦駅海側地区の近隣公園は地域住民の意向も取り入れ、早期完成を目指します。

④ 下水道

- ・ 公共下水道整備区域外の地区については、合併処理浄化槽の設置促進など、地区の状況に応じて適切な污水处理施設の整備を図ります。

⑤ 河川

- ・ 奈良輪境川については、市街化調整区域での宅地開発の進行による雨水流入の影響を検証するとともに、改修計画を策定し、改修等を推進します。
- ・ 市街化調整区域での宅地開発の進行により見込まれる雨水流入量への対応を図るため、雨水流出抑制の規制誘導を図ります。

（４）都市環境

- 地域のシンボルでもある坂戸神社の森周辺の緑の保全と活用を図ります。
- J R内房線や（県）南総昭和線沿いの斜面林は保全を図ります。
- 坂戸神社の森から浮戸川、隣接する臨海地域の袖ヶ浦海浜公園に至る水と緑のネットワークの形成を図ります。
- 浮戸川や小櫃川等の河川については、治水の視点だけでなく、多様な生物の生息に配慮するなど、河川環境の保全に努めます。

（５）都市景観

- 袖ヶ浦駅周辺は公共施設等が集積するほか、東京湾の対岸地域からの玄関口となる袖ヶ浦バスターミナルとも近接していることから、都市拠点としてふさわしい魅力ある景観形成を進めます。
- （都）袖ヶ浦駅前線及び（都）袖ヶ浦駅北口線は、袖ヶ浦駅に接続する本地域の中心的な道路であることから緑の創出や色彩の制限等により魅力的でうるおいのある景観形成を図ります。
- 景観計画に基づき景観形成推進地区に指定した袖ヶ浦駅海側地区では、本市の景観を形成する上で、拠点的な役割を担っていることから、継続的にきめ細やかな指導を図ります。
- 公共施設は、良好な景観形成を先導する役割を持つことから、新たに整備される市役所庁舎は、周辺環境と調和した魅力あるデザインとなるよう努めます。

（６）都市防災

- 奈良輪、坂戸市場、神納などの木造住宅が密集し道路が狭く緊急車両の進入が困難な地区については、建築物の不燃化や耐震化を促進するとともに、狭あい道路の拡幅やオープンスペースの確保による安全性の向上を進めます。
- J R内房線や（県）南総昭和線に沿いには急傾斜地崩壊危険箇所が多くあることから、千葉県と協議・連携し、必要に応じて災害の防止及び保全対策を要請するとともに、土砂災害特別警戒区域等では警戒避難体制について周知を図ります。

○昭和地域の地域づくり方針図



- | | | | |
|--|---|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> 都市拠点 緑・レクリエーション拠点 主要公共施設 小・中・高等学校等 地域の身近な水辺 整備予定公園 水と緑のネットワーク | <ul style="list-style-type: none"> 商業業務地 工業地 住宅地(市街地) 集落地 農住調和地 保全系緑地(樹林地) 保全系緑地(斜面林) 生産系緑地 IC周辺及びICアクセス道路沿道地区 都市公園・都市緑地等 面的整備実施済地区 | <ul style="list-style-type: none"> 広域・主要幹線道路(自動車専用道路) 広域・主要幹線道路<一般道> 広域・主要幹線道路<一般道>(未開通路線) 幹線道路 幹線道路(未開通路線) 補助幹線道路・生活道路 インターチェンジ 鉄道及び駅 袖ヶ浦バスターミナル | <ul style="list-style-type: none"> 市街化区域 河川 地域界 市域界 |
|--|---|---|---|

3-2 長浦地域

〔1〕地域の特性と課題

(1) 地域の位置づけ

本地域は、市の北東部に位置しています。

交通拠点であるJR内房線長浦駅周辺部や(都)代宿神納線沿道では、土地区画整理事業等により都市基盤の整った市街地が形成されており、長浦駅は市内で最も乗降客数が多い駅となっています。

また、内陸部では椎の森工業団地が整備され、多くの事業所が立地するなど、産業面においても活力の高い地域となっています。



(2) 人口・世帯数の動向

- 平成31年の人口は26,983人であり、市全体の人口の約42.9%が居住しています。臨海地域を除く5地域の中で最も人口の多い地域となっています。
- 市街化区域縁辺部の宅地開発に伴い、人口・世帯数は増加傾向にあります。
- 年齢3区分別人口比率では、昭和地域に次いで年少人口比率が高い一方、老年人口比率は低くなっており、市内でも少子高齢化の進行が遅い地域となっています。
- 平成27年(2015年)時点の人口密度と令和17年(2035年)時点の人口密度(推計)を比較すると、長浦駅に近接し、都市基盤の整った住宅地では人口密度が低下する一方で、市街化区域縁辺部では高密度を維持すると予想されています。

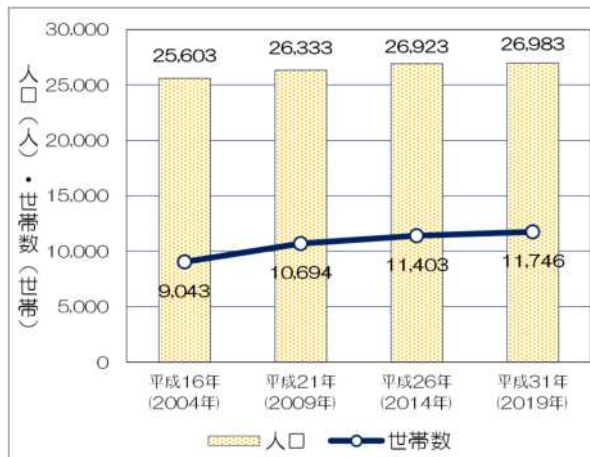


図 長浦地域の人口と世帯数

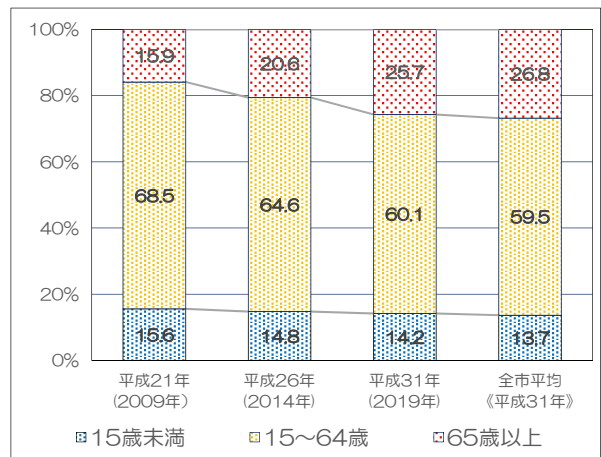


図 年齢3区分別人口の割合

資料：住民基本台帳（各年3月末日）

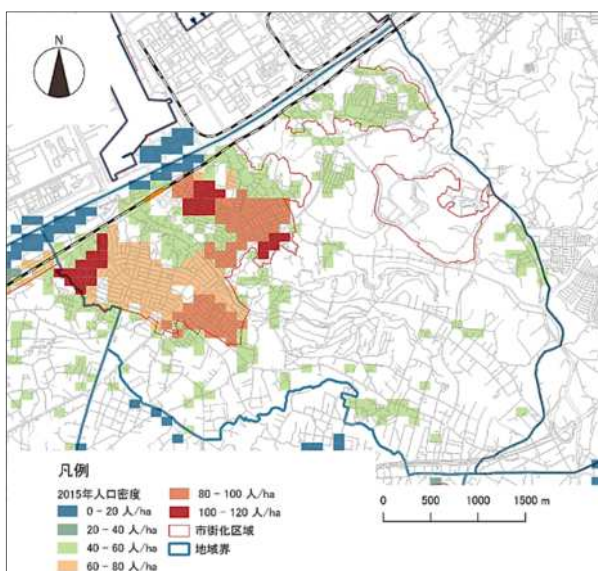


図 人口密度 (平成 27 年 (2015 年))

資料：国勢調査

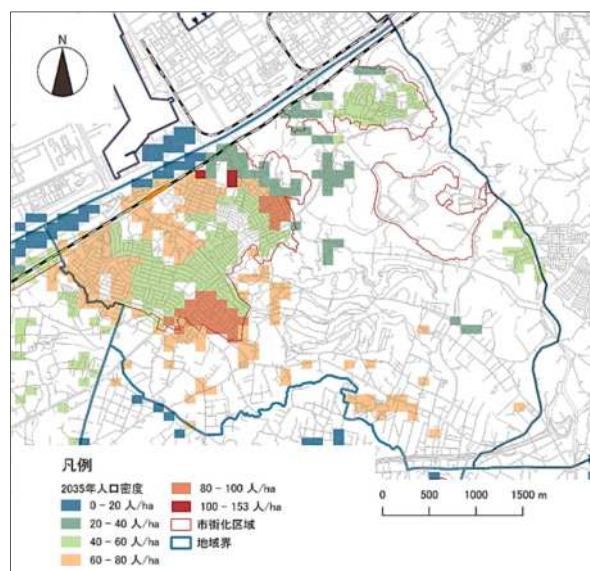


図 人口密度推計 (令和 17 年 (2035 年))

資料：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所推計値

(3) 土地利用

- 長浦駅を中心に市街地が広がり、駅周辺には商業施設が立地しています。蔵波台、長浦駅前、北袖ヶ浦住宅団地、代宿などでは土地区画整理事業による都市基盤の整った住宅地が形成されています。また、JR内房線より北側の工業系市街地は臨海工業地帯と住宅地との緩衝帯の役割を果たしています。
- 蔵波川、久保田川、浜宿川沿いは古くから集落が形成された地区であり、狭い道路が多くみられるなど基盤整備が遅れている反面、生け垣や豊かな緑のある住宅が多くみられ、落ち着いた雰囲気を保っています。
- 市街化調整区域では浜宿団地など良好な居住環境が備わった専用住宅地が形成されている地区がある一方で、市街化区域の縁辺部では、宅地開発が進行している地区もあることから計画的な規制誘導策により農地や樹林地など周辺の自然と調和した、秩序ある土地利用を図ることが求められます。
- 内陸部は、椎の森工業団地や福祉施設、ゴルフ場等が立地しており、周辺の山林や農地と調和した土地利用がされています。

(4) 道路・交通

- 東京湾に沿って市街地を結ぶ国道 16 号や (都) 代宿神納線、(県) 袖ヶ浦姉崎停車場線などの幹線道路が東西方向に通過し、それに直行する形で内陸部につながる (県) 長浦上総線や (県) 上高根北袖線、(市) 蔵波鎌倉街道線が整備されています。
- 公共交通網としては、JR内房線長浦駅が立地しており、内陸部ののぞみ野地区や JR内房線袖ヶ浦駅や姉ヶ崎駅、木更津駅など、市内外を結ぶ路線バスのほか、対岸地域とを結ぶ高速バスが運行され、公共交通の拠点となっています。

(5) 主要施設

- 公共公益施設として長浦行政センター、長浦公民館、長浦おかのうえ図書館、臨海スポーツセンターなどが立地しています。
- 教育施設として長浦小学校、蔵波小学校、長浦中学校、蔵波中学校、槇の実特別支援学校

などが立地しています。

〔2〕地域づくりの基本的な考え方

- 長浦駅周辺では、都市機能の集積を進めることにより、まとまりのある都市づくりを進め、都市拠点の市街地内における人口密度の向上を図ります。
- 長浦駅を中心とした都市拠点と市内外を結ぶ交通ネットワークの強化を図り、移動環境の向上を図ります。
- 水害被害の未然防止と被害軽減に向け、河川の計画的な改修等を検討していきます。
- 都市拠点としてふさわしい魅力ある景観形成を図ります。
- 市街化区域内の面的整備が行われていない地区については、建築物の不燃化や耐震化を促進するほか、狭あい道路の拡幅などを進め、地域の安全性の向上を図ります。
- 椎の森自然環境保全地などの緑の空間や新堰公園、蔵波川等の水辺空間を活かした活用を図ります。

〔3〕地域づくりの方針

(1) 拠点形成

- 長浦駅を中心とした都市拠点として、商業施設や業務施設、住宅などの集積を更に促進し、市民生活の利便性の向上を図ります。
- 長浦行政センター、長浦公民館、長浦おかのうえ図書館を中心とする地区では、誰もが行きやすく利用しやすいよう、更なる利便性の向上を図るとともに、人々の交流活動を活発化します。

(2) 土地利用

① 商業業務地

- ・ 長浦駅周辺地区の幹線道路沿道や低未利用地において、商業業務施設を誘導するとともに、商工会などの関係組織と連携し、にぎわいのある商業業務地の形成を図ります。

② 工業地

- ・ 臨海部の工業地の機能強化とともに、内陸部の工業地については、周辺の自然環境と調和した緑豊かな工業地の形成を図ります。また、幹線道路沿道には、緩衝機能を有する緑地帯の保全や用途地域の指定による誘導を図ります。

③ 住宅地

- ・ 北袖ヶ浦住宅団地、長浦駅北口、蔵波台、長浦駅前、清水頭、代宿など、土地区画整理事業を実施している地区については良好な居住環境の維持・向上を図ります。
- ・ 蔵波川、久保田川、浜宿川の流域などの面的整備が行われていない既成市街地では、狭あい道路の拡幅などを進め、豊かな緑のある地域環境を守りつつ、地区計画制度の活用などにより居住環境の向上を図ります。

④ 市街化調整区域

- ・ 蔵波、久保田などの既存の集落地では、狭あい道路の拡幅等による居住環境の向上を図ります。
- ・ 蔵波中学校周辺などの農住調和地では、農地や樹林地など周辺の自然との調和を図り、

秩序ある土地利用を図ります。併せて、宅地開発の進行による将来的な行政の負担や河川等への影響などを検証し、効果的な規制誘導策を検討します。

- ・ 椎の森自然環境保全緑地「しいのもり」をはじめとする（県）上高根北袖線沿いの丘陵部の森林や（県）袖ヶ浦姉崎停車場線沿いの斜面林を、本市の貴重な景観要素として保全を図ります。
- ・ 丘陵部一帯に広がるなどの優良農地については、本市の農業生産基盤として保全を図ります。
- ・ （都）代宿神納線沿道など、高速道路インターチェンジの周辺地区及び高速道路インターチェンジにアクセスする主要幹線道路沿道では、地区計画制度の活用により商業・業務施設や観光施設など、地域振興に寄与する施設の立地の誘導を図ります。

（3）都市施設

① 道路・交通

- ・ 本地域と根形地域、中川・富岡地域を結ぶ（県）長浦上総線は拠点間を相互に結ぶ地域連携軸として重要であるため、道路改良を促進します。
- ・ 長浦駅と行政センター等の行政拠点を結ぶ（都）長浦駅前線は、本地域の中心的な道路であることから、バリアフリー化等により、だれもが安全、安心して通行できるよう対策を推進します。また、防災の面で有効な無電柱化については、市民ニーズ等を踏まえて整備について検討します。
- ・ 幹線道路については、災害時や緊急時における避難路及び救援輸送路としての機能も有することから整備の際には、道路空間及び沿道空間の形成に配慮します。また、地域住民が日常的に利用する生活道路等については、整備の際に歩行者等への安全性に配慮します。
- ・ 学校などの公共施設の周辺は、歩行者が安全に通行できる空間の確保を優先的に進めます。
- ・ 長浦駅と市内各地や近隣市を結ぶ路線バスや長浦駅を発着する高速バスの更なる利便性の向上を図るため、運行本数やダイヤの見直しなどの要望をバス事業者に継続して実施します。

② 市街地等の整備

- ・ 面的整備が行われた地区では、低未利用地や空家等の利活用を促進するとともに、緑化の推進や都市施設の適切な維持管理を行うことで、良好な居住環境の維持・向上を図ります。
- ・ 面的整備が行われておらず、道路や雨水排水などの整備が不十分な既成市街地では、住民や地権者との連携により土地区画整理事業や地区計画制度の活用等による都市施設整備を促進します。

③ 公園緑地

- ・ 水と緑に親しめる新堰公園は、親水性とその周辺の緑を活用し、人々に親しまれる公園として、適切な維持管理を行います。
- ・ 既存の公園については、利用状況や老朽化などを踏まえ、施設の更新や適切な維持管理を行います。
- ・ 公園整備の際には、災害時における一時避難（集合）場所や延焼を防止するオープンス

ペースなど、防災上の役割が求められることから、防災的な視点に配慮します。

④ 下水道

- ・ 市街化区域と浜宿団地の全域が公共下水道事業認可区域であり、認可区域内の未整備地区においては、今後の土地利用に応じ、適宜整備を図ります。
- ・ 公共下水道整備区域外の地区については、合併処理浄化槽の設置促進など、地区の状況に応じて適切な汚水処理施設の整備を図ります。

⑤ 河川

- ・ 久保田川等の河川については、水害の未然防止と被害の軽減を図るため、河川の現状把握を行うとともに、改修計画を策定し、改修等を推進します。
- ・ 市街化調整区域での宅地開発の進行により見込まれる雨水流入量への対応を図るため、雨水流出抑制の規制誘導を図ります。

(4) 都市環境

- 椎の森自然環境保全緑地「しいのもり」、長浦駅南側の蔵波小鳥の森や久保田等にある良好な樹林地、JR内房線北側の緩衝緑地は、都市環境を形成する緑として保全を図ります。
- 蔵波川等の河川の水辺空間と椎の森自然環境保全緑地「しいのもり」、長浦駅南側の蔵波小鳥の森等の緑の空間を歩行者空間で結ぶ水と緑のネットワークの形成を図ります。
- 地域内を流れる河川については、治水の視点だけでなく、多様な生物の生息に配慮するなど、河川環境の保全に努めます。

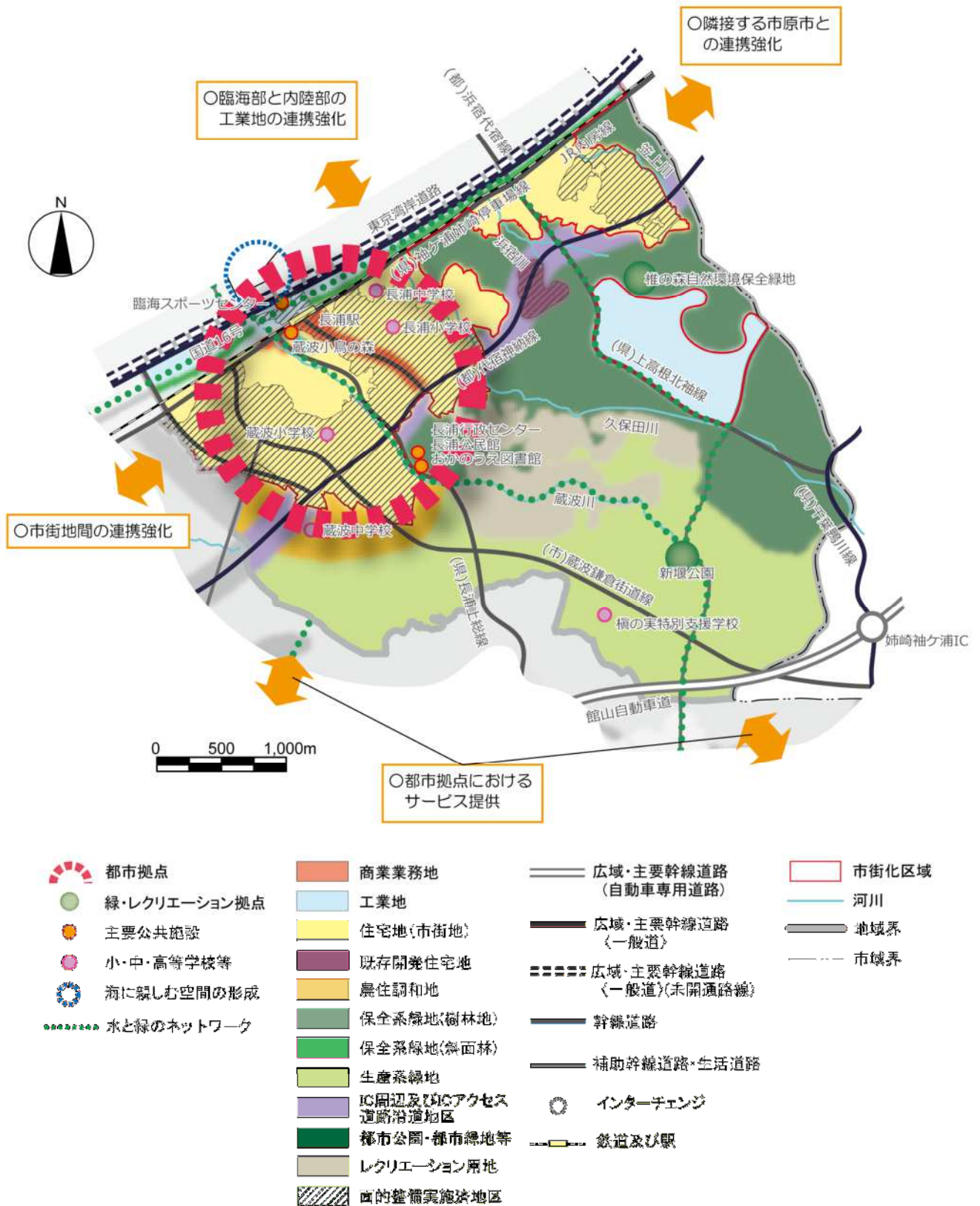
(5) 都市景観

- 長浦駅周辺は都市拠点としてふさわしい魅力ある景観形成を進めます。
- (都)長浦駅前線は、本地域の中心的な道路であることから緑の創出や色彩の制限等により魅力的でうるおいのある景観形成を図ります。

(6) 都市防災

- 蔵波、久保田、代宿などの木造住宅が密集し道路が狭く緊急車両の進入が困難な地区については、建築物の不燃化や耐震化を促進するとともに、狭あい道路の拡幅やオープンスペースの確保による安全性の向上を進めます。
- 市街化区域内の面的整備が行われていない地区では、土砂災害の発生や大雨による内水氾濫により浸水被害の危険性のある地区もあることから、河川の改修計画等を策定し、優先的に必要な河川の改修等を推進するとともに、避難警戒体制の周知を行い、地域の安全性の向上を図ります。

○長浦地域の地域づくり方針図



3-3 根形地域

〔1〕 地域の特徴と課題

(1) 地域の位置づけ

本地域は、市の中央部に位置しています。

(県)南総昭和線沿いに集落が形成されているほか、東側ののぞみ野地区は住宅地として人口が定着しており、新旧の市街地や集落地が共存する地域となっています。

また、本地域の南側の低地には水田地帯が、北側の台地は畑作地帯が広がり、良好な景観が形成されているほか、袖ヶ浦公園や農畜産物直売所「ゆりの里」、健康づくり支援センター「ガウランド」、国史跡「山野貝塚」といった、人々が集まる施設や地域資源が集まっており、広域的な交流の場として機能していくことが期待されます。



(2) 人口・世帯数の動向

- 平成31年の人口は5,849人であり、市全体の人口の約9.3%が居住しています。
- 世帯数は増加傾向ですが、人口は減少傾向にあります。
- 年齢3区分別人口比率では、年少人口比率が低く、老年人口比率が高くなっており、高齢化が進行しています。
- 平成27年(2015年)時点の人口密度と令和17年(2035年)時点の人口密度(推計)を比較すると、市街化区域ののぞみ野地区では大きな変化はありませんが、それ以外の集落地については、大半の地区が人口密度20人/haを下回ると予想されています。



図 根形地域の人口と世帯数

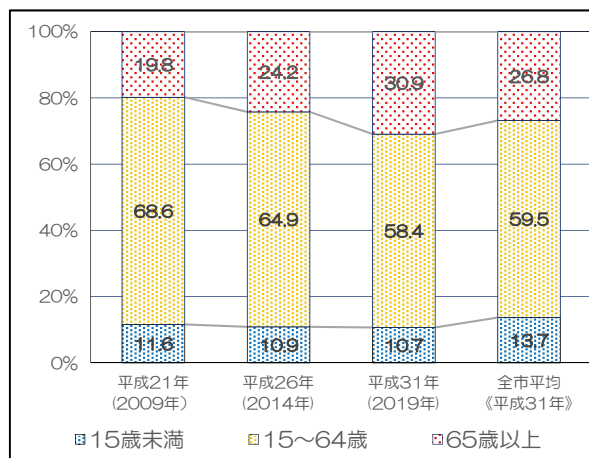


図 年齢3区分別人口の割合

資料：住民基本台帳（各年3月末日）

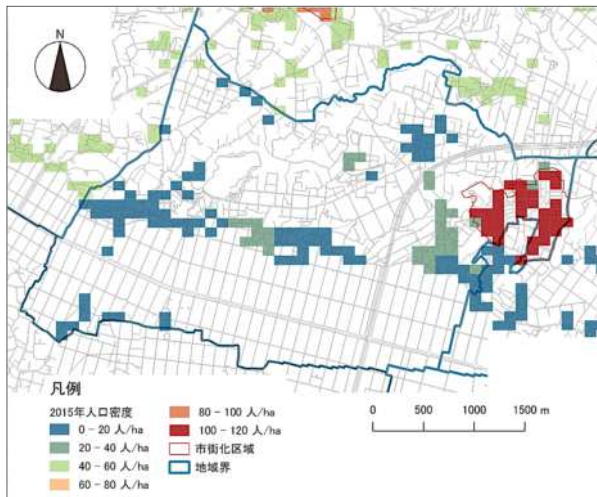


図 人口密度 (平成 27 年 (2015 年))

資料：国勢調査

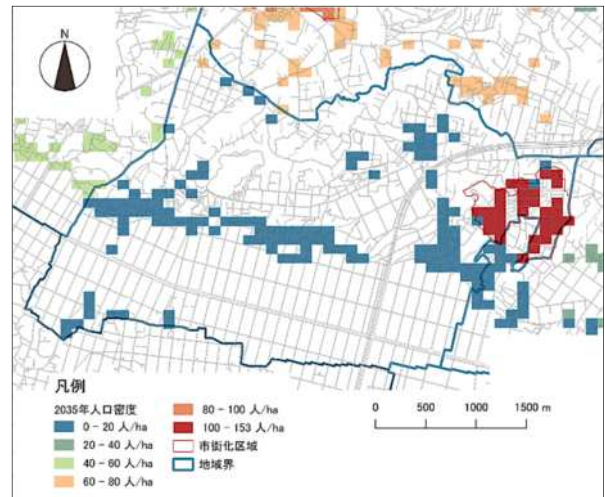


図 人口密度推計 (令和 17 年 (2035 年))

資料：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所推計値

(3) 土地利用

- 地域の大半は市街化調整区域となっており、計画的に開発された住宅団地であるのぞみ野地区のみが市街化区域となっています。のぞみ野地区では、商業施設等の点在が見られますが、大部分は住宅地となっています。
- (県) 南総昭和線に沿って集落地が形成されており、集落地の南の低地は水田地帯、北の台地は畑作地帯となっており、優良農地が広がっています。
- 地域内には、市内最大の公園である袖ヶ浦公園のほか、農畜産物直売所「ゆりの里」など広域から人が集まる施設が立地しています。また、袖ヶ浦公園の北には縄文時代の遺跡である山野貝塚があるほか、集落地内には飽富神社、八幡神社、三ツ作神社などの歴史的な資源も点在しており、このような緑・レクリエーション拠点間の回遊性や更なる魅力の向上が求められます。

(4) 道路・交通

- 昭和地域と平岡地域とを結ぶ(県)南総昭和線、それと平行する広域農道、長浦地域と中川・富岡地域を結ぶ(県)長浦上総線が地域内で交差しています。県道は幅員が狭い箇所もあり、歩行者等の安全性への配慮が求められます。
- 公共交通網としては、JR内房線袖ヶ浦駅からのぞみ野を経由して平川行政センターを結ぶ路線バスやJR内房線長浦駅とのぞみ野を結ぶ路線バスが運行されていますが、運行本数はいずれの路線も15往復/日未滿と多くない状況です。

(5) 主要施設

- 公共公益施設として根形公民館、郷土博物館、社会福祉センター、健康づくり支援センター「ガウランド」などが立地しています。
- 教育施設として根形小学校、根形中学校などが立地しています。

〔2〕地域づくりの基本的な考え方

- 市街化区域であるのぞみ野地区では、人口の定着による人口密度の維持を図り、良好な居住環境の形成を図ります。また、(県)南総昭和線や(県)長浦上総線沿道の集落地につい

ては、人口減少の抑制と地域コミュニティの維持を目的に、地区計画制度の活用などによる地域の活性化を図ります。また、根形公民館などを中心に、地域住民が気軽に集まれる地域活動の拠点づくりを進めます。

- 袖ヶ浦公園や農畜産物直売所「ゆりの里」、健康づくり支援センター「ガウランド」、山野貝塚など広域から人が集まる施設や地域資源の魅力の向上を図るとともに、緑・レクリエーション拠点間の回遊性の向上を図ることで、交流人口の増加を目指します。
- 優良農地で農業生産の場であり、地域の特徴的な景観資源でもある浮戸川沿いの水田地帯及び台地に広がる畑作地帯は保全と営農環境の向上を図ります。
- (県)南総昭和線沿いに広がる斜面林等の緑の空間は保全を図ります。

〔3〕地域づくりの方針

(1) 拠点形成

- 地域拠点に位置する根形公民館などの公共施設は、誰もが利用しやすいよう、更なる利便性の向上を図るとともに、周辺地域の人が集まる施設として利活用を図ります。
- 袖ヶ浦公園や農畜産物直売所「ゆりの里」など広域から人が集まる施設や山野貝塚など地域資源については、公共交通による移動環境の改善などにより回遊性を高めるとともに、JR内房線袖ヶ浦駅や袖ヶ浦バスターミナル、東京ドイツ村等の周辺の集客施設との連携強化などにより、緑・レクリエーション拠点としての魅力向上を図ります。

(2) 土地利用

① 住宅地

面的整備の行われたのぞみ野地区については、定住人口の維持・増加に向けて、人口の定着を図りつつ良好な居住環境の形成を図ります。

② 市街化調整区域

- ・ (県)南総昭和線や(県)長浦上総線沿道の集落地では、周辺の緑や農地と調和した良好な居住環境の維持・向上に努めるとともに、生活利便性も備えた居住地の形成と周辺地域への利便性の確保を図ります。また、地区計画制度の活用などにより、既存集落の活性化を図ります。
- ・ のぞみ野周辺の市街化区域に隣接する農住調和地では、農地や樹林地など周辺の自然との調和を図り、秩序ある土地利用を図ります。
- ・ (県)南総昭和線沿いの斜面林は、本市の貴重な景観資源であるほか、多様な生物の生息の場ともなっていることから、保全を図ります。
- ・ 浮戸川沿いの水田地帯及び台地に広がる畑作地帯は、本市の農業生産基盤、景観資源として保全を図ります。

(3) 都市施設

① 道路・交通

- ・ (県)南総昭和線については、沿道に形成されている集落の住環境の保護を図ります。また、隣接する昭和地域、平岡地域との連携を図る道路であり、幹線道路として安全対策等を促進します。
- ・ (県)長浦上総線は南北の幹線道路であり、線形や幅員改良等の整備促進を図ることに伴って長浦駅周辺や横田駅周辺地区への交通利便性の向上を図ります。

- ・ 広域農道から農畜産物直売所「ゆりの里」、袖ヶ浦公園を結ぶ（市）飯富 30 号線は、これら交流施設へのアプローチとなる道路であるため、花木の植栽等の整備を図ります。
- ・ 幹線道路については、災害時や緊急時における避難路及び救援輸送路としての機能も有することから整備の際には、道路空間及び沿道空間の形成に配慮します。また、地域住民が日常的に利用する生活道路等については、整備の際に歩行者等への安全性に配慮します。
- ・ 学校などの公共施設の周辺は、歩行者が安全に通行できる空間の確保を優先的に進めます。
- ・ 地域住民の生活利便性の向上と、市内外からの袖ヶ浦公園周辺への交通利便性を向上させるため、臨海部や内陸部へのバス路線について運行本数やダイヤの見直しなどの要望をバス事業者に継続して実施します。
- ・ 高齢化の進行に伴い、地域内の移動手段を確保するため、地域支え合い（共助）による移動支援を推進します。

② 市街地等の整備

- ・ のぞみ野地区では、低未利用地や空家等の利活用を促進するとともに、緑化の推進や都市施設の適切な維持管理を行うことで、良好な居住環境の維持・向上を図ります。

③ 公園緑地

- ・ 市の中心的な観光資源でもある袖ヶ浦公園では、施設の更なる充実について検討するとともに、各種イベントの場として活用するなど、魅力の向上と交流人口の拡大を図ります。また、農畜産物直売所「ゆりの里」、山野貝塚等の周辺の地域資源との連携強化や回遊性の向上を図ることで、袖ヶ浦公園を中心とした緑・レクリエーション拠点の形成を図ります。
- ・ 既存の公園については、利用状況や老朽化などを踏まえ、施設の更新や適切な維持管理を行います。
- ・ 公園整備の際には、災害時における一時避難（集合）場所や延焼を防止するオープンスペースなど、防災上の役割が求められることから、防災的な視点に配慮します。

④ 下水道

- ・ 公共下水道整備区域外の地区については、合併処理浄化槽の設置促進など、地区の状況に応じて適切な污水处理施設の整備を図ります。

⑤ 河川

- ・ 奈良輪境川については、市街化調整区域での宅地開発の進行による雨水流入の影響を検証するとともに、改修計画を策定し、改修等を推進します。

（４）都市環境

- （県）南総昭和線沿いの斜面林や浮戸川など地域にある水と緑の資源を快適な歩行者空間で結ぶ水と緑のネットワークの形成を図ります。また、斜面林沿いには、飽富神社をはじめとする社寺が点在しており、その社寺林は、斜面林と一体化し、人々が、自然や歴史・文化にふれる、憩いの場を提供していきます。
- 地域内を流れる浮戸川等の河川については、治水の視点だけでなく、多様な生物の生息に

配慮するなど、河川環境の保全に努めます。

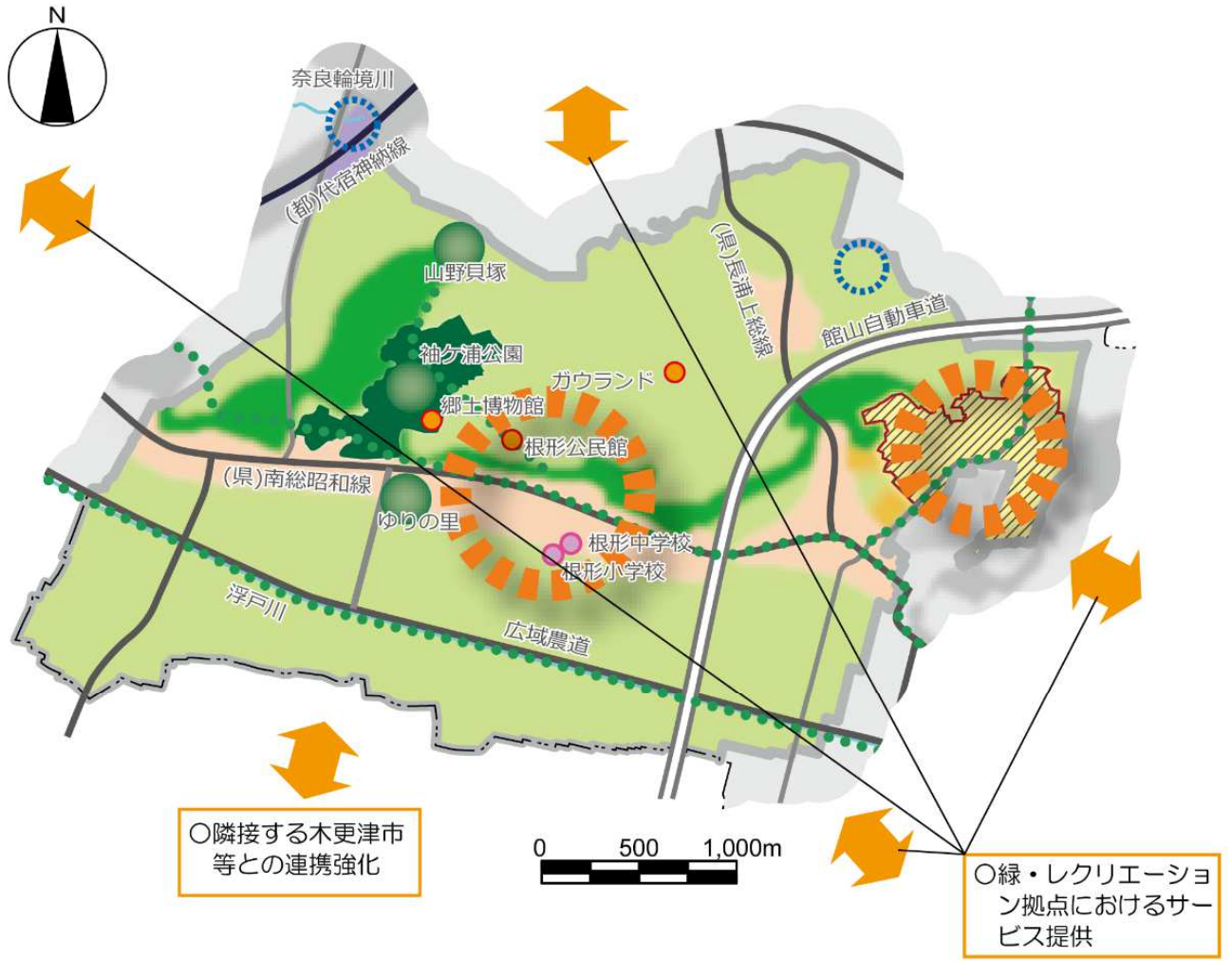
(5) 都市景観

- 集落地内の屋敷林や生け垣、社寺林を含む斜面林、浮戸川沿いに広がる水田地帯、台地の畑作地帯は、歴史的、文化的な要素を含む良好な景観として維持・向上を図ります。
- 袖ヶ浦公園などの集客施設については、本市の景観を形成する上で、拠点的な役割を担っていることから、景観法に基づく景観重要公共施設へ指定をするなど、サインやベンチ等も含め景観に配慮したきめ細かい景観形成を図り、交流人口の増加を図ります。

(6) 都市防災

- (県) 南総昭和線に沿って続く斜面は、急傾斜地崩壊危険箇所が多くあることから、千葉県と協議・連携し、必要に応じて災害の防止及び保全対策を要請するとともに、土砂災害特別警戒区域等では警戒避難体制について周知を図ります。

○根形地域の地域づくり方針図



- | | | |
|--------------|--------------------|--------------------|
| 地域拠点 | 住宅地(市街地) | 広域・主要幹線道路(自動車専用道路) |
| 緑・レクリエーション拠点 | 集落地 | 広域・主要幹線道路<一般道> |
| 主要公共施設 | 農住調和地 | 幹線道路 |
| 小・中・高等学校等 | 保全系緑地(斜面林) | 補助幹線道路・生活道路 |
| 地域の身近な水辺 | 生産系緑地 | 市街化区域 |
| 水と緑のネットワーク | IC周辺及びICアクセス道路沿道地区 | 河川 |
| | 都市公園・都市緑地等 | 地域界 |
| | 面的整備実施済地区 | 市域界 |

3-4 平岡地域

〔1〕 地域の特徴と課題

(1) 地域の位置づけ

本地域は、市の東部に位置しています。

全域が市街化調整区域で、平岡小学校周辺に集落が形成されているほか、南西側の広域農道沿道には水田地帯が、北側の台地には畑作地帯が広がっているほか、東側には丘陵地が広がっており、豊かな自然と良好な景観が残る地域となっています。

地域内には東京ドイツ村をはじめ、森のまきばオートキャンプ場、袖ヶ浦フォレストレースウェイなどのレジャー施設が立地しており、市内外から多くの人を訪れる市内観光の拠点となっています。



(2) 人口・世帯数の動向

- 平成31年の人口は5,874人であり、市全体の人口の約9.3%が居住しています。
- 世帯数は微増傾向ですが、人口は大幅な減少傾向にあります。
- 年齢3区分別人口比率では、年少人口比率が低く、老年人口比率が高くなっており、市内でも少子高齢化が進行している地域となっています。
- 平成27年（2015年）時点の人口密度と令和17年（2035年）時点の人口密度（推計）を比較すると、多くの集落地で人口密度の低下がみられ、大半の地区が人口密度20人/haを下回ると予想されています。

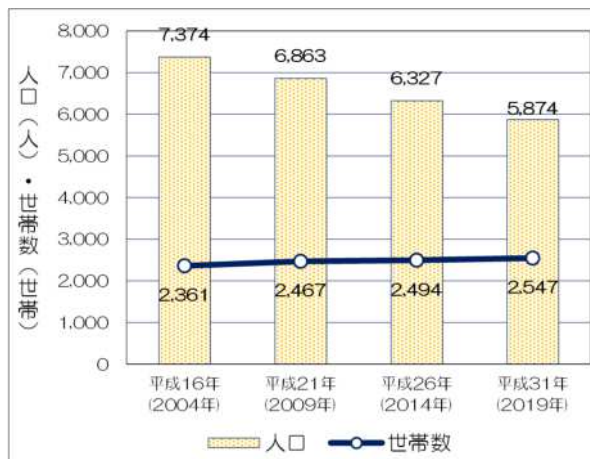


図 平岡地域の人口と世帯数

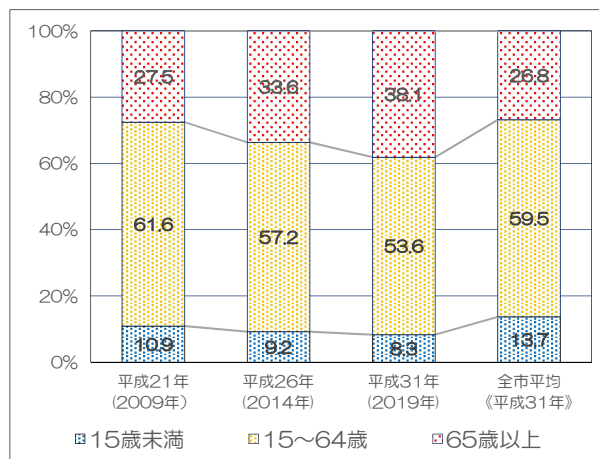


図 年齢3区分別人口の割合

資料：住民基本台帳（各年3月末日）

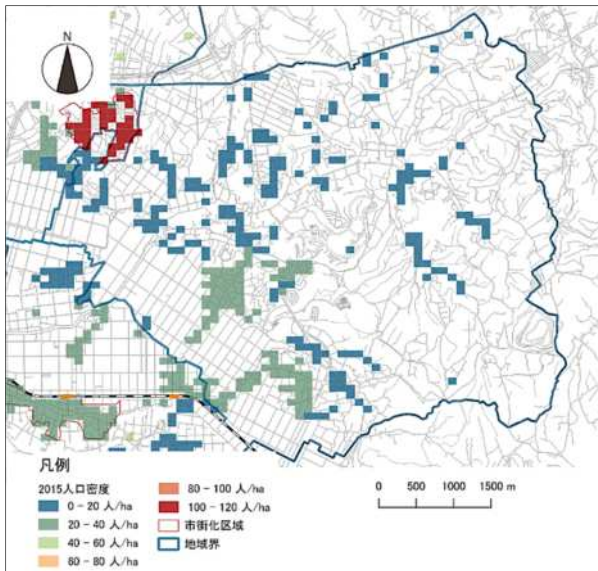


図 人口密度 (平成 27 年 (2015 年))

資料：国勢調査

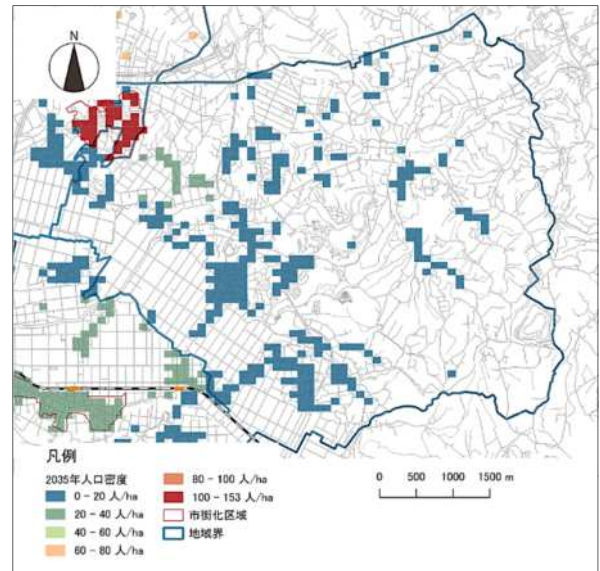


図 人口密度推計 (令和 17 年 (2035 年))

資料：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所推計値

(3) 土地利用

- 本地域は全域が市街化調整区域となっており、集落地が地域内に点在し、農地や丘陵地の緑と調和した集落を形成しています。また、滝ヶ沢団地やもみの木台団地など、計画的に開発された住宅団地は、開発から年月が経過しており、適切に管理されていない空家等の対策や道路等のインフラ施設の適切な維持管理が課題となっています。
- 集落地以外の平坦地では、水田地帯や畑作地帯が広がっているほか、丘陵地には樹林地帯が広がり、内陸部の豊かな自然が残っています。一方、土砂の採取や残土の埋立て、大規模な太陽光発電施設の立地などにより、良好な自然環境や田園風景等の地域景観に影響を及ぼしています。
- 丘陵地の緑の中には東京ドイツ村や袖ヶ浦フォレストレースウェイ、森のまきばオートキャンプ場など、レクリエーション施設が立地しているほか、研究所などの業務施設も立地しており、多様な土地利用が行われています。

(4) 道路・交通

- 地域を南北に縦貫する(主)千葉鴨川線及び国道 410 号と、これらに直交して木更津市と市原市の内陸部を結ぶ国道 409 号、それと平行して根形地域と市原市の内陸部を結ぶ(県)南総昭和線が本地域の主要幹線道路となっており、館山道の姉崎袖ヶ浦インターチェンジ、木更津北インターチェンジ、圏央道の木更津東インターチェンジへのアクセス道路としても機能しています。なお、(主)千葉鴨川線を中心に、東京ドイツ村への交通集中により、時期によって渋滞が発生しています。
- 公共交通網としては、JR 内房線袖ヶ浦駅を起点として平川行政センターを結ぶ路線バスがあるほか、本地域と JR 内房線木更津駅や姉ヶ崎駅、千葉駅とを結ぶ路線バスが運行されています。

(5) 主要施設

- 公共公益施設として平岡公民館などが立地しています。
- 教育施設として平岡小学校などが立地しています。

〔2〕地域づくりの基本的な考え方

- （主）千葉鴨川線や（県）横田停車場上泉線沿道の集落地では、人口減少の抑制と地域コミュニティの維持を目的に、地区計画制度の活用などによる地域の活性化を図ります。
- 平岡公民館を中心に、地域住民が気軽に集まれる地域活動の拠点づくりを進めます。
- 東京ドイツ村をはじめとする地域内の集客施設への交通利便性の向上や周辺の集客施設との広域観光ネットワークの形成、観光施設の立地などの計画的な規制誘導により来訪者の回遊性の向上を図ることで、交流人口の増加を目指します。
- 優良農地で農業生産の場であり、地域の特徴的な景観資源でもある浮戸川沿いの水田地帯及び台地に広がる畑作地帯は保全と営農環境の向上を図ります。
- 丘陵地や谷津の緑の空間及び松川等の水辺空間の保全と活用を図ります。

〔3〕地域づくりの方針

（1）拠点形成

- 地域拠点に位置する平岡公民館は、誰もが利用しやすいよう、更なる利便性の向上を図るとともに、周辺地域の人が集まる施設として利活用を図ります。
- 東京ドイツ村など広域から人が集まる施設については、公共交通による移動環境の改善などにより回遊性を高めるとともに、交通拠点や袖ヶ浦公園等の周辺の集客施設との連携強化などにより、緑・レクリエーション拠点としての魅力向上を図ります。
- 農業体験の場となっているひらおかの里農村公園及び水辺空間を活用した藤井野里堰農村公園は緑・レクリエーション拠点として活用を図ります。

（2）土地利用

- 平岡小学校周辺の集落地では、周辺の緑や農地と調和した良好な居住環境の維持・向上に努めるとともに、生活利便性も備えた居住地の形成と周辺地域への利便性の確保を図ります。また、地区計画制度の活用などにより、既存集落の活性化を図ります。
- 宅地開発により基盤整備されている滝ヶ沢団地やもみの木台団地等の良好な住宅地については、住宅やインフラ施設の維持管理を適切に行い、居住環境の維持を図ります。
- のぞみ野周辺の市街化区域に隣接する農住調和地では、農地や樹林地など周辺の自然との調和を図り、秩序ある土地利用を図ります。
- 本地域を特徴づけている丘陵部の樹林地や根形地域から連続する斜面林については、多様な生物の生息の場ともなっていることから、保全を図ります。
- 浮戸川沿いの水田地帯及び台地に広がる畑作地帯は、本市の農業生産基盤、景観資源として保全を図ります。
- （主）千葉鴨川線及び国道 410 号、国道 409 号など、高速道路インターチェンジにアクセスする主要幹線道路沿道については、地区計画制度の活用により観光施設など、地域振興に寄与する施設の立地の誘導を図ります。

（3）都市施設

① 道路・交通

- 南北方向の主要幹線道路である（主）千葉鴨川線等については、交通の円滑化による渋滞の解消を図ります。
- （県）横田停車場上泉線については、本地域から中川・富岡地域への幹線道路であるた

め、線形や幅員改良等の整備を促進します。

- ・（県）上高根北袖線については、長浦地域及び市原市との連携を強化する幹線道路として安全対策等を促進します。
- ・（県）南総昭和線は、地域北部における東西方向の交通処理を行うとともに、隣接する根形地域との連携を図る道路であり、幹線道路として安全対策等を促進します。
- ・ 幹線道路については、災害時や緊急時における避難路及び救援輸送路としての機能も有することから整備の際には、道路空間及び沿道空間の形成に配慮します。また、地域住民が日常的に利用する生活道路等については、整備の際に歩行者等への安全性に配慮します。
- ・ 学校などの公共施設の周辺は、歩行者が安全に通行できる空間の確保を優先的に進めます。
- ・ 地域住民の生活利便性の向上と、市内外からの東京ドイツ村等への交通利便性を向上させるため、臨海部や内陸部へのバス路線について運行本数やダイヤの見直しなどの要望をバス事業者に継続して実施します。
- ・ 高齢化の進行に伴い、地域内の移動手段を確保するため、地域支え合い（共助）による移動支援を推進します。

② 公園緑地

- ・ 日常の利用に供する公園としては、集落内の社寺や遊休地を活用した子供の遊び場等が点在するほか、既存開発住宅地において公園が整備されています。既存の公園については、利用状況や老朽化などを踏まえ、施設の更新や適切な維持管理を行います。また、災害時における一時避難（集合）場所としても有効となる身近なオープンスペースの確保を検討します。

③ 下水道

- ・ 農業集落排水整備区域外の地区については、合併処理浄化槽の設置促進など、地区の状況に応じて適切な汚水処理施設の整備を図ります。

④ 河川

- ・ 松川等の河川については、水害の未然防止と被害の軽減を図るため、必要に応じて計画的な改修等の促進を図るとともに、水辺空間を活かした活用を図ります。

（４）都市環境

- （県）南総昭和線沿いの斜面林、延命寺などの歴史・文化と一体となった緑の空間及び浮戸川、藤井野里堰農村公園などの水辺空間について、保全を図るとともに快適な歩行者空間で結ぶ水と緑のネットワークの形成を図ります。
- ひらおかの里農村公園は、農業体験などができる場として市民に親しまれており、今後も地域の緑の拠点として、その特徴を活かしつつ、イベントの場として活用していきます。また、藤井野里堰農村公園は水辺を活かした公園であり、周辺の自然環境の保全を図り、水と緑に親しめる公園としての維持管理に努めます。
- 地域内を流れる松川等の河川については、治水の視点だけでなく、多様な生物の生息に配慮するなど、河川環境の保全に努めます。

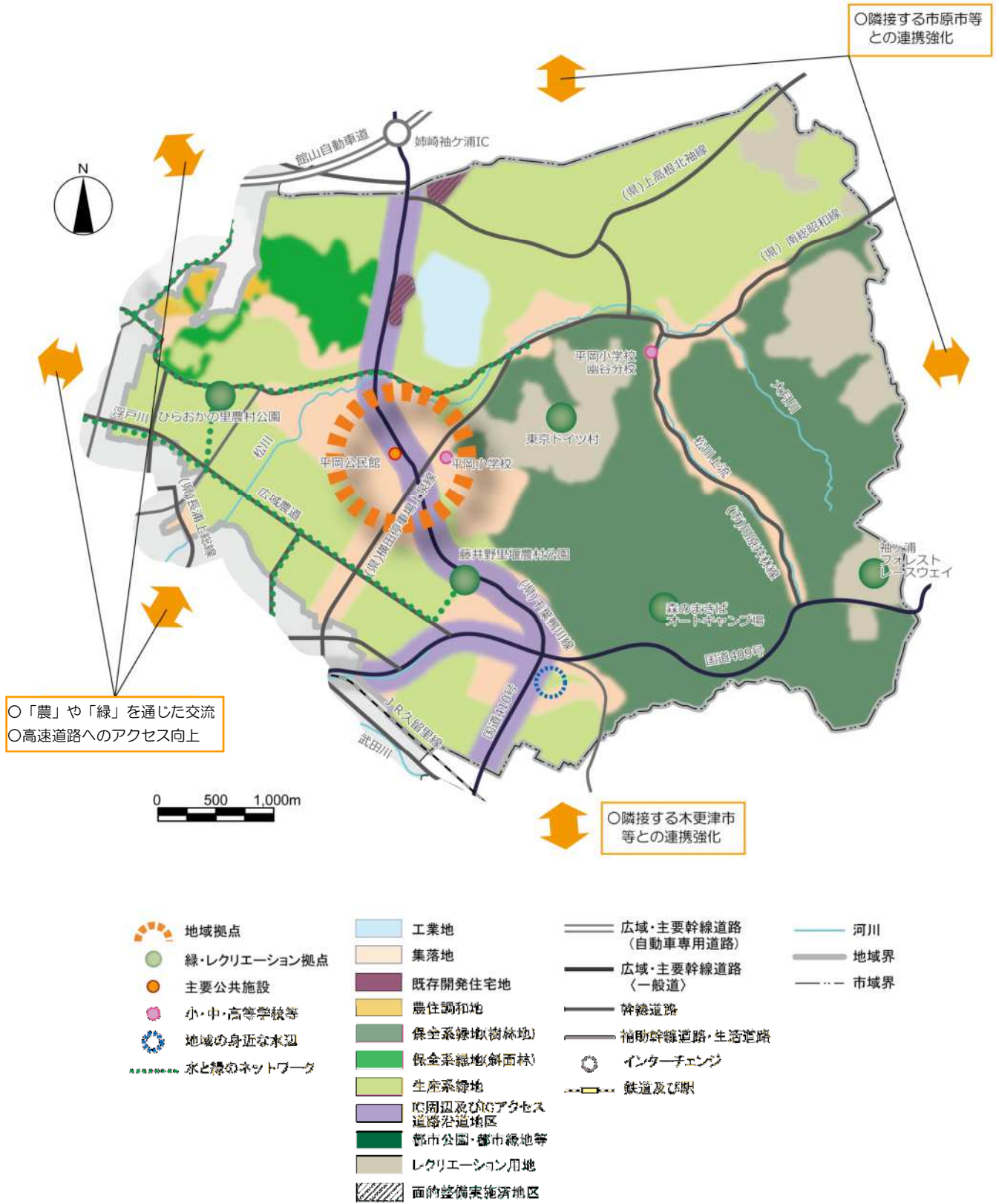
(5) 都市景観

- 集落地内の屋敷林や生け垣、社寺林と一体となった緑地、水田地帯や谷津田等の田園、名幸台等の高台や丘陵部からの眺望等の景観要素を保全し、良好な地域景観の維持・向上を図ります。

(6) 都市防災

- 地域内の丘陵地は、急傾斜地崩壊危険箇所が多くあることから、千葉県と協議・連携し、必要に応じて災害の防止及び保全対策を要請するとともに、土砂災害特別警戒区域等では警戒避難体制について周知を図ります。

○平岡地域の地域づくり方針図



3-5 中川・富岡地域

〔1〕地域の特性と課題

(1) 地域の位置づけ

本地域は、市の南部に位置しています。

交通拠点である、JR久留里線横田駅、東横田駅が立地しており、横田駅周辺には市街地が形成され、日常的な商業・サービス業施設が立地し、内陸部における拠点が形成されています。市街地及び集落の形成は古く、その風景はかつての横田郷の面影を残し、丘陵部より望む市街地周辺の眺望は本市の貴重な景観要素となっています。

また、南部の丘陵地については、圏央道（仮称）かずさインターチェンジが計画され、また地域南側にはかずさアカデミアパークが立地、市域の南部における玄関口としての発展が期待されます。



(2) 人口・世帯数の動向

- 平成31年の人口は5,419人であり、市全体の人口の約8.6%が居住しています。
- 世帯数は微増傾向ですが、人口は大幅な減少傾向にあります。
- 年齢3区分別人口比率では、年少人口比率が低く、老年人口比率が高くなっており、市内でも平岡地区に次いで、少子高齢化が進行している地域となっています。
- 平成27年（2015年）時点の人口密度と令和17年（2035年）時点の人口密度（推計）を比較すると、滝の口、吉野田、下宮田といった集落地で人口密度の低下がみられ、人口密度20人/haを下回ると予想されています。



図 中川・富岡地域の人口と世帯数

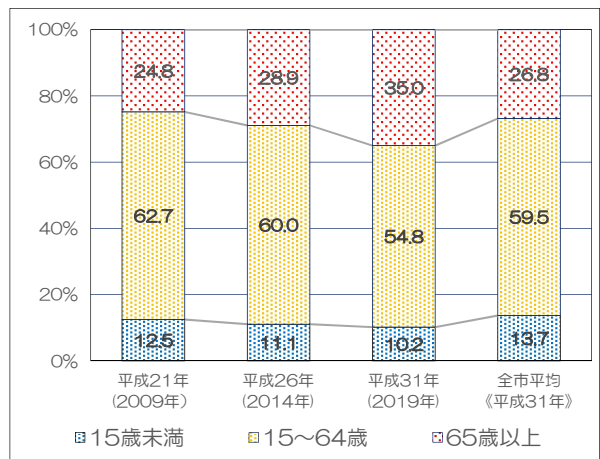


図 年齢3区分別人口の割合
資料：住民基本台帳（各年3月末日）

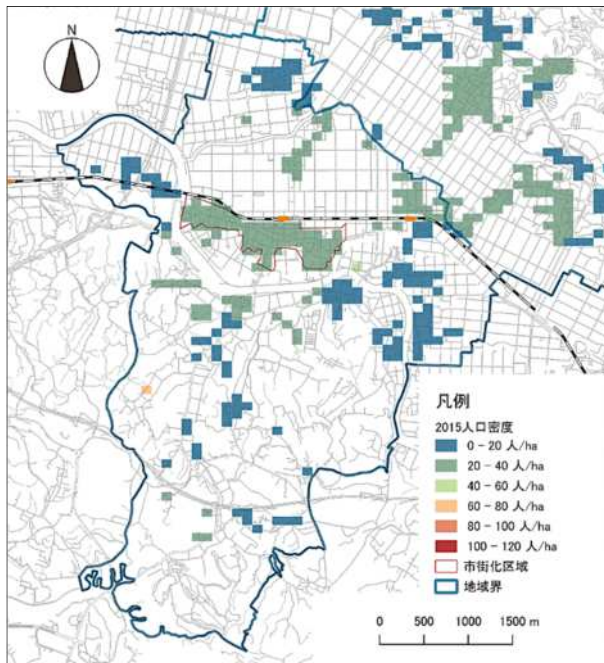


図 人口密度 (平成 27 年 (2015 年))

資料：国勢調査

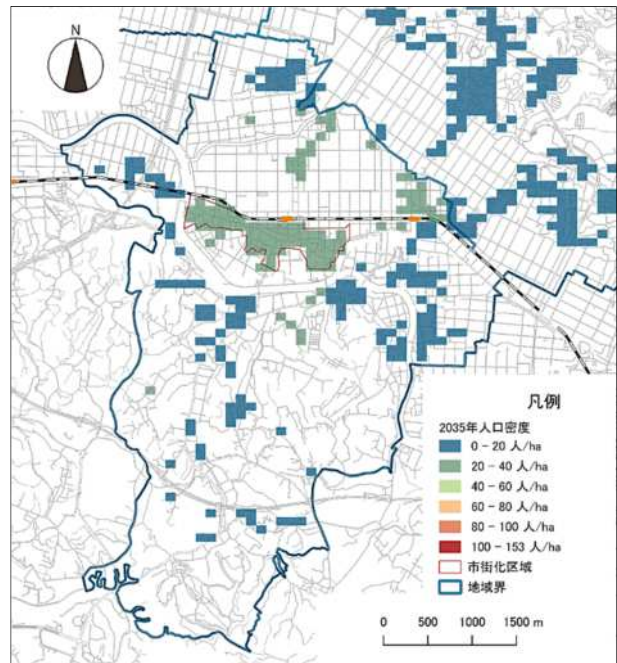


図 人口密度推計 (令和 17 年 (2035 年))

資料：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所推計値

(3) 土地利用

- J R 久留里線横田駅周辺は市街化区域となっています。市街地は横田駅前の一部が近隣商業地となっている以外は、大半が住宅地となっていますが、面的整備が実施されていないため、狭あい道路が多いなど、土地の利活用や防災の面が課題となっています。また、幹線道路沿道には集落地が点在し、農地や丘陵地の緑と調和した集落を形成しています。
- 市街地や集落地以外では、小櫃川を挟んで北部に水田地帯が広がっているほか、南部の変化に富んだ丘陵地には樹林地が広がり、緑豊かな地域です。
- J R 久留里線東横田駅周辺には平川行政センターなどの公共施設や百目木公園などの施設が立地しています。

(4) 道路・交通

- 地域を東西に横断する国道 409 号及び南北に縦貫する(主) 君津平川線が主要幹線道路となっており、館山道の木更津北インターチェンジ、圏央道の木更津東インターチェンジ、(仮称) かずさインターチェンジへのアクセス道路としても機能していることから、広域的な交通利便性が高い地域となっています。しかし、J R 内房線袖ヶ浦駅や長浦駅を中心とする臨海部の市街地への道路は屈曲しており、周辺地域への道路事情は十分とはいえません。
- 公共交通網としては、J R 久留里線横田駅や東横田駅が立地しており、J R 内房線木更津駅や袖ヶ浦駅を結ぶ路線バスが運行されています。

(5) 主要施設

- 公共公益施設として平川行政センター、平川公民館、平川公民館富岡分館、農業センターなどが立地しています。
- 教育施設として中川小学校及び平川中学校などが立地しています。

〔2〕地域づくりの基本的な考え方

- 横田駅周辺では、都市機能の集積を進めることにより、まとまりのある都市づくりを進め、都市拠点の市街地内における人口密度の向上を図ります。
- 横田駅周辺の市街化区域内では、面的整備が実施されていないため狭あい道路が多く存在し、利活用が制限されている土地があることから、都市拠点にふさわしい土地の利活用がされるよう誘導を図ります。
- 都市拠点としてふさわしい魅力ある景観形成を図ります。
- 平川行政センター周辺や（主）君津平川線沿道の集落地については、人口減少の抑制と地域コミュニティの維持を目的に、地区計画制度の活用などによる地域の活性化を図ります。
- かずさアカデミアパークと連携する圏央道（仮称）かずさインターチェンジの早期整備を要望していくほか、広域的な交通利便性を活かした規制誘導策を検討します。
- 優良農地である地域北部の水田地帯は保全と営農環境の向上を図ります。
- 丘陵地や谷津の緑の空間は保全を図るとともに、百目木公園を中心に小櫃川などの水辺空間を活かした活用を図ります。

〔3〕地域づくりの方針

（1）拠点形成

- 横田駅を中心とした都市拠点として、商業施設や生活サービス施設の集積を更に促進し、市民生活の利便性の向上とにぎわいのある商業空間の形成を図ります。
- 平川行政センターが立地する東横田駅周辺では、行きやすく誰もが利用しやすいよう、更なる利便性の向上を図るとともに、人々の交流活動を活発化します。
- （仮称）かずさインターチェンジ周辺では、広域的な交通利便性を活かし、地域振興に寄与する流通業務機能等の立地について規制誘導策を検討します。

（2）土地利用

① 商業業務地

- ・ 横田駅周辺や国道 409 号沿道において、商工会などの関係組織と連携し、地域住民のニーズに対応した身近な商業・サービス業施設を誘導し、内陸部における都市拠点の形成を図ります。

② 住宅地

- ・ 横田駅周辺の既成市街地では、面的整備が実施されていないため狭あい道路が多いなど都市基盤の整備が不十分であることから、行政と住民や地権者との合意形成に基づき、地区計画制度等の活用により居住環境の維持・向上を図ります。

③ 市街化調整区域

- ・ 地域内に点在する集落地では、周辺の緑や農地と調和した良好な居住環境の維持・向上に努めるとともに、生活利便性も備えた居住地の形成と周辺地域への利便性の確保を図ります。
- ・ 宅地開発により基盤整備されている滝の口ファミリータウン等の良好な住宅地については、道路等のインフラ施設の維持管理を適切に行い、居住環境の維持を図ります。
- ・ 市街化区域に隣接する農住調和地では、農地や樹林地など周辺の自然との調和を図り、

秩序ある土地利用を図ります。

- ・ 南部の丘陵地の樹林地や丘陵地の谷間に点在する谷津田については、地域の景観資源、多様な生物の生息の場ともなっていることから、保全を図ります。また、保全にあたっては社寺等の歴史・文化資源の継承や生態系の維持・回復等についても配慮します。
- ・ 市街地の北側や小櫃川周辺の水田地帯などの優良農地については、本市の農業生産基盤や景観資源として保全を図ります。
- ・ （仮称）かずさインターチェンジの早期整備を要望するとともに、その周辺において地区計画制度の活用等により周辺環境との調和に配慮したうえで、流通業務機能などの土地利用について規制誘導策を検討します。また、（主）君津平川線及び国道 409 号などの高速道路インターチェンジにアクセスする主要幹線道路沿道についても、地区計画制度の活用等により商業・業務施設や観光施設などの立地誘導を図ります。

（3）都市施設

① 道路・交通

- ・ 地域の高速交通利便性を向上するため、整備が計画されている圏央道の（仮称）かずさインターチェンジの整備を促進します。
- ・ 国道 409 号は主要幹線道路であるにもかかわらず幅員が狭く大型車の円滑な通行や歩行者の安全性の確保が不十分であることから、（市）三箇横田線等の代替機能を持った道路整備を推進し、通行の円滑化や地域住民の安全性の向上を図るとともに、木更津北インターチェンジへの利便性の向上を図ります。
- ・ 袖ヶ浦駅周辺へは、地域の北部を東西に走る広域農道を利用するため、本地域から広域農道へ連結する（市）代宿横田線の整備を推進します。
- ・ （県）長浦上総線は本地域と長浦地域を結ぶ主要な道路であることから、利便性の向上を目指した整備を促進していきます。
- ・ 幹線道路については、災害時や緊急時における避難路及び救援輸送路としての機能も有することから整備の際には、道路空間及び沿道空間の形成に配慮します。また、地域住民が日常的に利用する生活道路等については、整備の際に歩行者等への安全性に配慮します。
- ・ 横田駅周辺の市街化区域内では、狭あい道路の拡幅により居住環境の形成と地域の安全性の向上を図ります。
- ・ 学校などの公共施設の周辺は、歩行者が安全に通行できる空間の確保を優先的に進めます。
- ・ 袖ヶ浦駅や近隣市を結ぶ路線バスの更なる利便性の向上を図るため、運行本数やダイヤの見直しなどの要望をバス事業者に継続して実施します。
- ・ 高齢化の進行に伴い、地域内の移動手段を確保するため、地域支え合い（共助）による移動支援を推進します。

② 市街地等の整備

- ・ 横田駅周辺の既成市街地では、道幅が狭いなど都市基盤の整備が不十分であることから、狭あい道路の拡幅等による居住環境の向上を図ります。
- ・ 市街化区域内の低未利用地の活用促進を図り、良好な環境を有する低層住宅地の形成を目指します。

③ 公園緑地

- ・ 地域の中心的な公園でもある百目木公園では、自然の地形を活かした様々な世代のスポーツ、レクリエーション、うるおいと憩いの場としての充実を図るとともに、飲食施設の導入など施設の更なる充実の検討や各種イベントの場としての活用など、魅力の向上と交流人口の拡大を図ります。
- ・ 既存の公園については、利用状況や老朽化などを踏まえ、施設の更新や適切な維持管理を行います。
- ・ 公園整備の際には、災害時における一時避難（集合）場所や延焼を防止するオープンスペースなど、防災上の役割が求められることから、防災的な視点に配慮します。

④ 下水道

- ・ 公共下水道及び農業集落排水整備区域外の地区については、合併処理浄化槽の設置促進など、地区の状況に応じて適切な汚水処理施設の整備を図ります。

⑤ 河川

- ・ 小櫃川の支流である松川、槍水川等については、水害の未然防止と被害の軽減を図るため、必要に応じて計画的な改修等の促進を図るとともに、水辺空間を活かした活用を図ります。

(4) 都市環境

- 小櫃川、松川、境川、槍水川等の河川の水辺空間と百目木公園や地域内の眺望ポイント等を快適な歩行者空間で結ぶ水と緑のネットワークの形成を図ります。
- 地域内を流れる松川や槍水川等の河川については、治水の視点だけでなく、多様な生物の生息に配慮するなど、河川環境の保全に努めます。

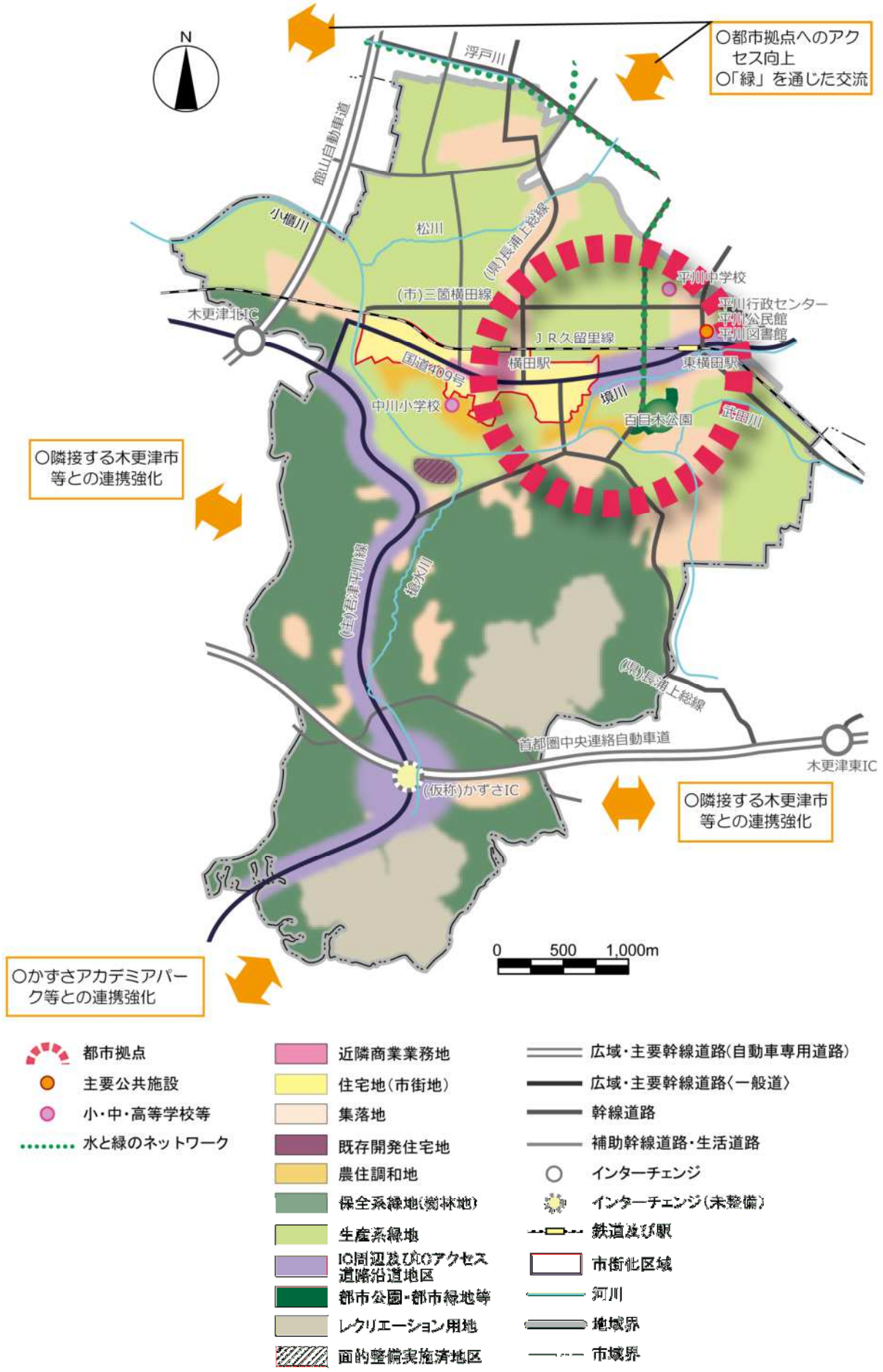
(5) 都市景観

- 小高神社など富岡地区の丘陵部から小櫃川、横田市街地等を望む景観は、古き「横田郷」を偲ばせる市の原風景のひとつであることから保全とそれらを見渡せる眺望ポイントの保全や活用を図ります。
- 小櫃川については、鯉のぼりフェスティバルなどのイベントの場として市民に親しまれていることから、橋や河岸からの眺望など良好な景観の保全を図ります。

(6) 都市防災

- 横田駅周辺の既成市街地では、道路が狭く緊急車両の進入が困難な地区については、狭あい道路の拡幅やオープンスペースの確保による安全性の向上を促進します。
- 地域内の丘陵地は、急傾斜地崩壊危険箇所が多くあることから、千葉県と協議・連携し、必要に応じて災害の防止及び保全対策を要請するとともに、土砂災害特別警戒区域等では警戒避難体制について周知を図ります。

○中川・富岡地域の地域づくり方針図



○都市拠点へのアクセス向上
「緑」を通じた交流

○隣接する木更津市等との連携強化

○隣接する木更津市等との連携強化

○かすさアカデミアパーク等との連携強化

- | | | |
|------------|--------------------|--------------------|
| 都市拠点 | 近隣商業業務地 | 広域・主要幹線道路(自動車専用道路) |
| 主要公共施設 | 住宅地(市街地) | 広域・主要幹線道路(一般道) |
| 小・中・高等学校等 | 集落地 | 幹線道路 |
| 水と緑のネットワーク | 既存開発住宅地 | 補助幹線道路・生活道路 |
| | 農住調和地 | インターチェンジ |
| | 保全系緑地(樹林地) | インターチェンジ(未整備) |
| | 生産系緑地 | 鉄道及び駅 |
| | IC周辺及びICアクセス道路沿道地区 | 市街化区域 |
| | 都市公園・都市緑地等 | 河川 |
| | レクリエーション用地 | 地域界 |
| | 面的整備実施済地区 | 市域界 |

3-6 臨海地域

〔1〕地域の特性と課題

(1) 地域の位置づけ

本地域は、市の北端に位置しています。

京葉コンビナートの一角を占める埋立地で、首都圏のエネルギー供給基地という重要な役割を担っています。

地域内は北袖、中袖、南袖の3地区に区分され、ほぼ全域が工業地となっていますが、北袖及び中袖には立地する事業所に関連した資材等を扱う公共埠頭があり、船舶による物流機能を有しています。また、中袖には袖ヶ浦クリーンセンター及び公共下水道終末処理場等の施設が立地しているほか、南袖には、袖ヶ浦海浜公園が整備され、市内で唯一海を感じられる場として多くの市民に利用されているほか、コンサート等のイベント会場としても利用されています。



(2) 人口・世帯数の動向

- 本地域は、ほぼ全域が工業地であり、住宅地がないことから、定住者はほぼいない状況です。
- 住民は事業所内に居住する数名に限られているため、人口密度は大きく変化することはないと予想されます。

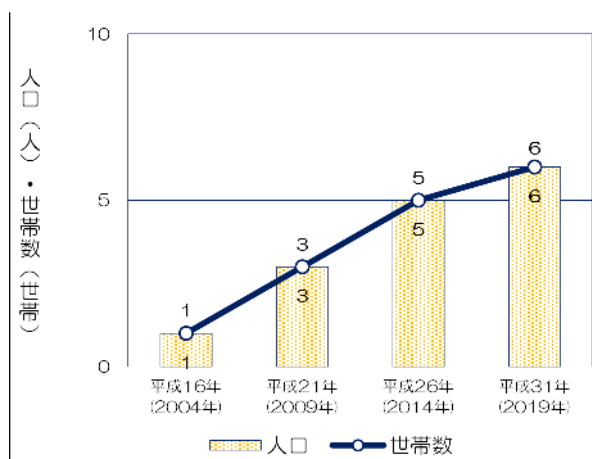


図 臨海地域（北袖・中袖・南袖）の人口と世帯数

資料：住民基本台帳（各年3月末日）

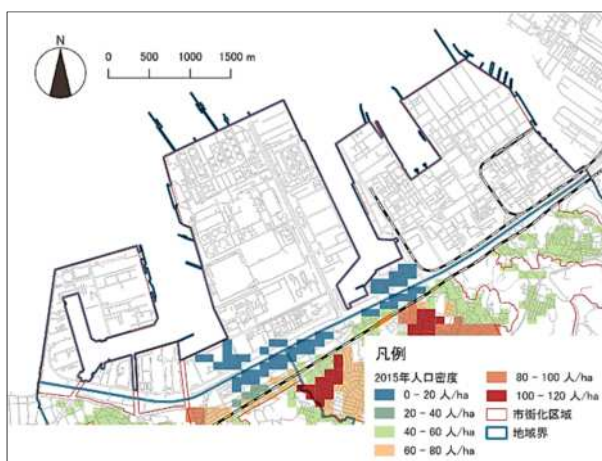


図 人口密度 (平成 27 年 (2015 年))

資料：国勢調査

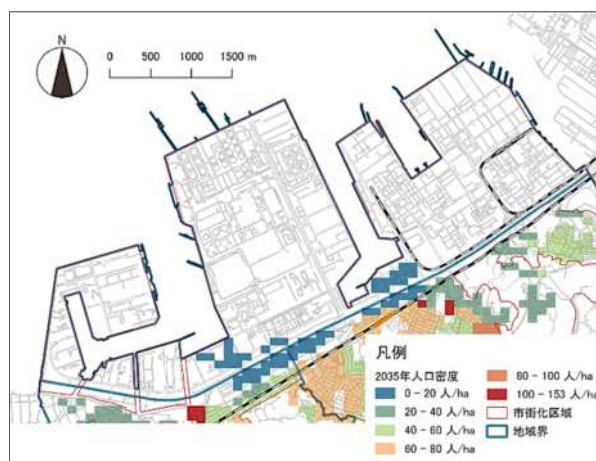


図 人口密度推計 (令和 17 年 (2035 年))

資料：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所推計値

(3) 土地利用

- 本地域は海面の埋立てにより計画的に整備された工業地であり、道路や港湾といった都市基盤が整備され、操業環境の整った工業地を形成しています。今後も良好な操業環境の維持・向上を図っていくことが求められます。

(4) 道路・交通

- 計画的に整備された工業地であることから、地域内には主要幹線道路である国道 16 号に接続する道路が整備され、企業活動を支えています。

(5) 主要施設

- 公共公益施設として中袖地区に袖ヶ浦クリーンセンター及び袖ヶ浦終末処理場が立地しています。

〔2〕地域づくりの基本的な考え方

- 東京湾岸道路の整備を促進し、東京湾アクアラインへのアクセスを改善するなど、さらなる操業環境の向上を図るとともに、対岸地域や内陸部の工業団地との連携を強化することで、より生産性の高い工業地の形成を目指します。
- 市内で「海」を感じられる袖ヶ浦海浜公園の利活用を促進するとともに、市街地から公園に至るまでの良好な景観の形成を図ります。
- 市街地に近接している港湾については、海辺の魅力を活かした利活用を検討します。

〔3〕地域づくりの方針

(1) 拠点形成

- 内陸部の袖ヶ浦椎の森工業団地やかずさアカデミアパークとの連携を強化するとともに、高速道路網や海上交通といった広域的な交通利便性を活かし、既存工業の発展とともに、付加価値の高い製品の生産等を行う地域として機能強化を図ります。
- 袖ヶ浦海浜公園といった広域から人が集まる施設については、行きやすさを改善し回遊性を高めるとともに、ほかの集客施設との連携強化などにより、緑・レクリエーション拠点としての魅力向上を図ります。

(2) 土地利用

- 臨海部の工業地域については、立地する企業の施設更新等、投資意欲と生産機能の向上が図られるよう、道路などのインフラ施設の適切な維持管理と更なる交通利便性を向上させることで、将来にわたって魅力ある工業地であり続けられる環境整備を図ります。

(3) 都市施設

① 道路・交通

- ・ 本地域から東京湾アクアラインの木更津金田インターチェンジへのアクセス道路となる東京湾岸道路が計画され、未着手となっており、移動の円滑化を図るため早期整備を要望していきます。
- ・ 内陸部から臨海部の工業地や袖ヶ浦海浜公園への主要なアクセス道路となる（都）高須箕和田線の整備を推進します。
- ・ 幹線道路については、災害時や緊急時における避難路及び救援輸送路としての機能も有することから整備の際には、道路空間及び沿道空間の形成に配慮します。

② 公園緑地

- ・ 袖ヶ浦海浜公園については、各種イベントの場として更なる利活用の促進を図ることで、魅力の向上と交流人口の拡大を図ります。

③ その他都市施設

- ・ 袖ヶ浦クリーンセンター及び終末処理場については、適切な維持管理を図るとともに、終末処理場においては、処理施設の高度処理化や増設等の対策を検討します。
- ・ 港湾の利活用について、海や市街地に近接しているという立地条件を最大限に活かすため市民の意向にも配慮しつつ、港湾管理者と協議・連携し利活用の方向性を検討します。

(4) 都市環境

- 緩衝緑地や主要道路の街路樹、各事業所内の敷地内の植栽は本地域の貴重な緑の空間となっていることから、適切な維持管理を図ります。
- 隣接する昭和地域の坂戸神社の森から浮戸川、（市）南袖神納線を経由して袖ヶ浦海浜公園に至る水と緑のネットワークの形成を図ります。南袖地区の袖ヶ浦海浜公園へ通じる道路は、フェニックスの植樹により良好な景観を有していることから、歩行者空間としての沿道環境の向上を図ります。
- （市）長浦中袖線の中央分離帯と歩道の街路樹については、地域を代表する緑の空間となっていることから、水と緑のネットワークに位置づけ、適切な保全を図ります。

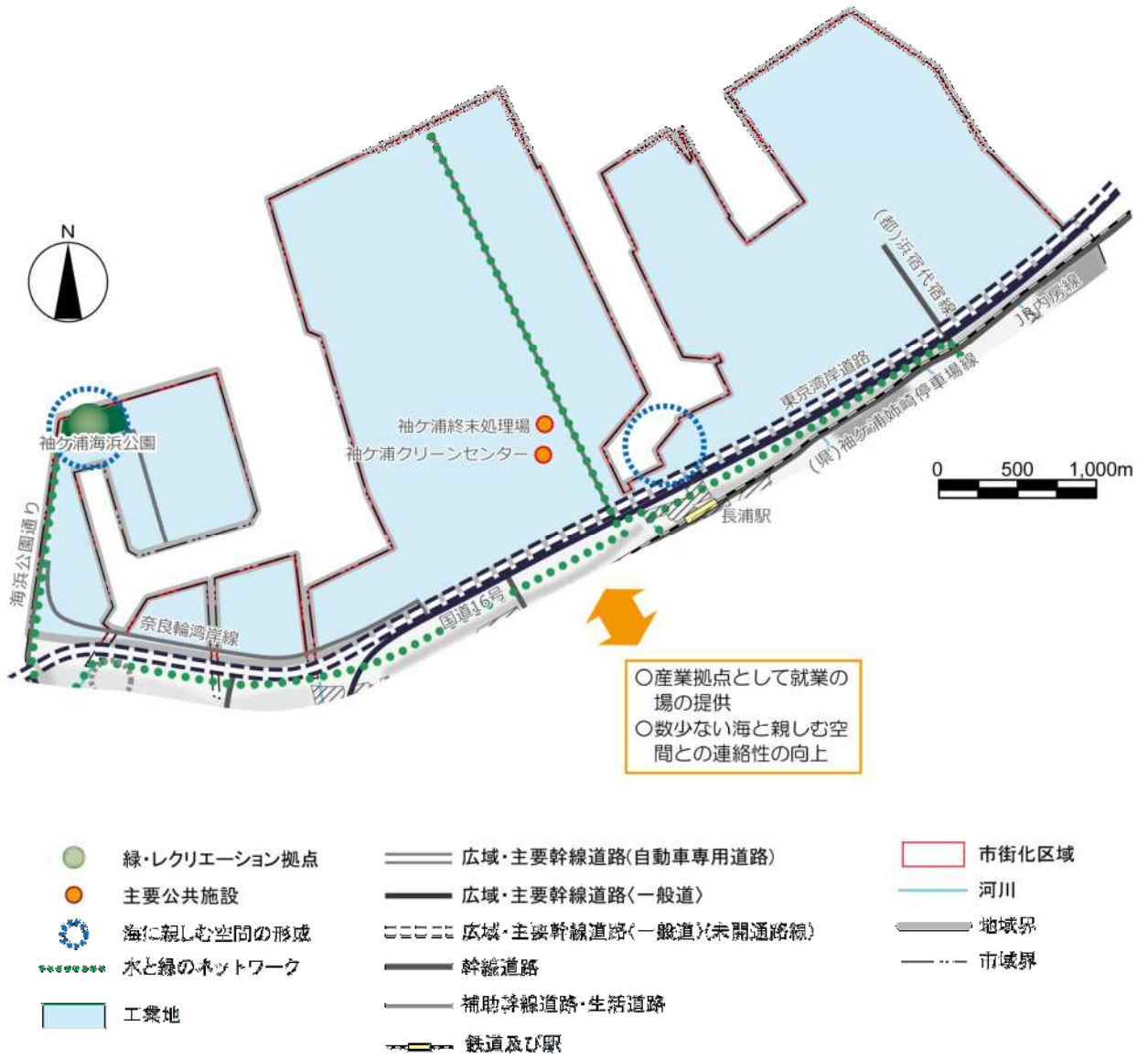
(5) 都市景観

- 南国の海のイメージを演出している（市）南袖神納線のフェニックス並木や（市）長浦中袖線の街路樹など地域を代表する景観の保全を図ります。
- 袖ヶ浦海浜公園などからの対岸地域や富士山を望む眺望ポイントの維持・保全を図ります。
- 工場地帯の夜景などは、本市の特徴的な景観を形成していることから、その利活用を検討します。

(6) 都市防災

- 大規模地震発生時やコンビナート火災等、災害の発生の未然防止や被害軽減に向け、防災機能の強化や防災設備等の維持管理を図ります。

○臨海地域の地域づくり方針図



第6章 計画実現の仕組み

1 都市計画マスタープラン推進のためのしくみ

〔1〕都市づくりの推進に向けた基本的な考え方

人口減少や少子高齢化の進行、市民ニーズの多様化などに対応しつつ、本マスタープランに掲げる将来都市像の実現を図るためには、これまでの行政中心の都市づくりでは困難になっていきます。このため、市民、事業者、行政など多様な主体が適切な役割分担のもと協力し、進めていくことが求められています。

また、都市計画をはじめ、産業、医療・福祉、教育、環境、歴史・文化など、まちづくりに係る各分野が、相互に連携を図りながら多様な施策を展開していくことも重要です。

さらに、効果的・効率的な都市づくりを推進していくために、事業の進捗状況や達成状況を把握することにより本計画の実効性を確保する必要があります。

〔2〕都市計画マスタープランに基づいた都市づくり

(1) 都市計画の決定及び変更

本マスタープランに掲げた将来像や都市づくりの基本方針を実現するため、用途地域や高度地区等の地域地区、道路や公園、下水道等の都市施設、地区計画等の都市計画について必要に応じて決定及び変更を行います。

(2) 各種関連計画による都市づくりの推進

本マスタープランは、本市の長期的な都市づくりの方針を示したものであり、個々の具体的事業については、上位計画である総合計画との整合を図りつつ、本マスタープランに基づき、道路網整備計画やみどりの基本計画、市街化調整区域の地区計画ガイドラインなど各種関連計画や方針を作成し、具体的な取組みを展開するものとします。

(3) 財源の確保

今後、福祉施策の対象者の増加による扶助費の増加や公共施設の老朽化による修繕費を含む維持管理費の増加などにより、財政負担が増大していくことが予想されます。そのため、既存の施設については再編についての検討を行うほか、都市づくりに関する事業の実施にあたっては、国・県等の支援制度の活用を図り、最小限の財政負担で最大限の効果を発揮できるよう努めます。

〔3〕協働による都市づくりの推進

(1) 「袖ヶ浦市みんなが輝く協働のまちづくり条例」に基づく都市づくりの推進

本市では、地域コミュニティを活性化し、市民と市の協働によるまちづくりを推進するため「袖ヶ浦市みんなが輝く協働のまちづくり条例（以下「協働のまちづくり条例」という。）」を平成29年10月に施行しており、市民や地域コミュニティ、事業者、市の協働によるまちづくりを進めています。

地域や市民の目線に立った暮らしやすい都市づくりを進めていくためには、都市計画の分野においても多様な主体が参画し、協働でまちづくりを進めることが重要となることから、協働のまちづくり条例に基づく都市づくりを推進します。

なお、本マスタープランでは各主体の役割を以下のように設定し、それぞれの主体の活発な活動を促していきます。

市民	<ul style="list-style-type: none"> ●地域コミュニティへの参加等を通じて都市づくりに関わります。 ●都市づくりへの理解を深め、意識の向上を図ります。 ●地域の都市づくりのルールである地区計画制度等の活用や提案など、地域の連携により都市づくりの推進を図ります。
地縁団体 (自治会等)	<ul style="list-style-type: none"> ●地域における情報収集や課題把握をするとともに、ほかの地域や市と連携して、地域の特性を活かした都市づくりに取り組みます。 ●地域における住民相互の交流及び連携を促進します。
市民団体	<ul style="list-style-type: none"> ●活動する分野における知識、専門性等を活かし、ほかの地域や市と連携して都市づくりに取り組みます。
事業者	<ul style="list-style-type: none"> ●企業市民として、また、都市環境を形成する要素の一つとして、周辺環境への配慮を図るとともに、積極的に地域の都市づくりに参加します。 ●本市において開発等を行う事業者は、都市づくりの将来目標に適合した優良な開発を行います。 ●地域社会との連携を深めるとともに、その事業活動の特性、専門性等を活かし、地域の活性化及び都市づくりに寄与するよう努めます。
行政（市）	<ul style="list-style-type: none"> ●本市のまちづくりに関する基本的な構想及び計画を示し、総合的かつ計画的に各種の施策を推進します。 ●市民・事業者との連携のもと、各種公共事業を展開し、都市施設の整備等による都市づくりを担います。 ●近隣市町村や県などと、広域的な都市計画について連絡・調整を行います。 ●市民や事業者等が主体的に都市づくりに参加できるよう、情報提供や活動団体への助言等の支援を行います。 ●市の職員に対し、協働によるまちづくりに関する理解を促進し、知識及び技能の習得に努めます。

表 各主体の役割分担

(2) 都市計画提案制度の活用

都市計画提案制度は、都市計画法により定められており、まちづくりに対する地域の取組みなどを都市計画に反映させる制度です。住民や事業者等が一定の要件を満たすことにより、都市計画の決定又は変更について提案することができことから、住民や事業者等が主体となってまちづくりを進めることができる手法です。

この都市計画提案制度の活用を更に促進するとともに提案内容への助言等により、多様な主体との協働によるまちづくりの実現を目指します。

(3) 民間誘導によるまちづくりの推進

行財政の効率化や多様化する市民ニーズに対応するため、市民や企業などが行政と連携して新たな公共サービスの提供を行う PPP、PFI の活用や民間活力によるまちづくりの推進を図ります。

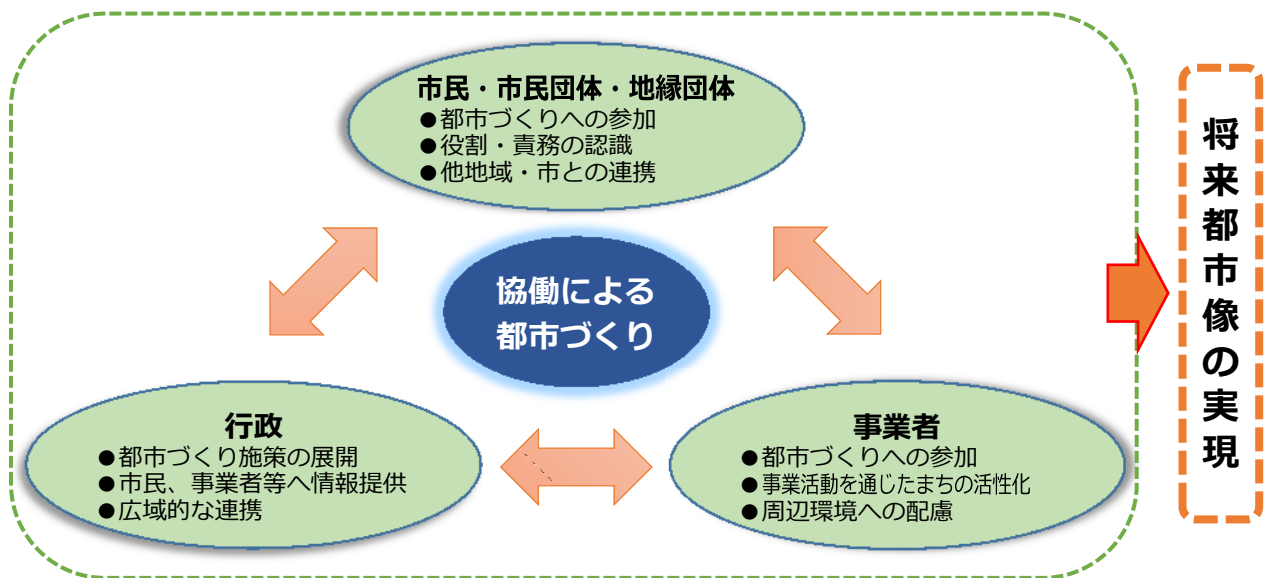


表 協働による都市づくりのイメージ

〔４〕 庁内体制の確立

都市づくりは都市計画分野だけにとどまらず、産業、医療・福祉、教育、環境、歴史・文化など、多様な行政分野に跨がる内容を含んでいることから、本マスタープランの推進にあたっては、関係部署との横断的な推進体制を確立し、情報共有や相互調整を行いながら、効果的・効率的に都市づくりを進めます。

〔５〕 国・県や近隣自治体との連携

道路整備をはじめとする都市施設の整備や土地利用など、都市づくりを効果的に進めるためには、国・県や近隣自治体との調整や協力が不可欠であることから、必要に応じて様々な連携・協力体制の構築を図ります。

2 計画の進行管理のしくみ

〔1〕本マスタープランの進行管理

総合計画における施策等の評価のしくみと連携しながら、本マスタープランに基づいた都市づくりが円滑に進んでいるかを定期的に点検できるしくみを構築し、本マスタープランの見直しにつなげられる進行管理を行います。

具体的には、施策や事業等の実施及び達成状況を、計画（Plan）、実施（Do）、評価（Check）、改善（Action）のサイクル（PDCA サイクル）に従って行い、本マスタープランの進行についての適切な管理に努めます。また、上位計画である総合計画との整合を図る必要があること、効率的・効果的に点検を行う必要があることなどから、3ヶ年実施計画の策定にあわせ、概ね3年ごとに進行管理を行います。

なお、進行管理の結果については、適宜、付属機関である「袖ヶ浦市都市計画審議会」へ報告するとともに、市ホームページなどを通じて住民・事業者等に公表するものとします。

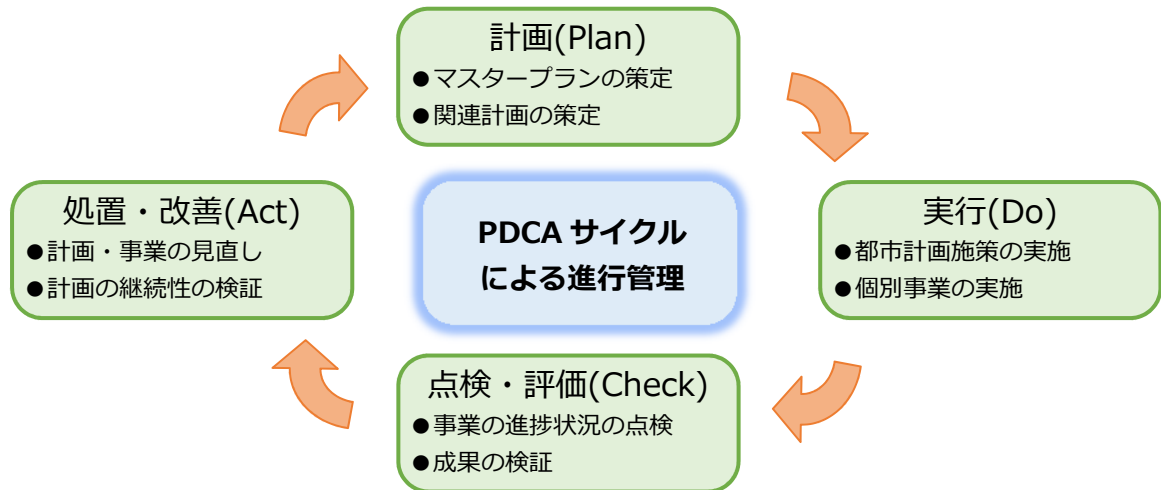


図 PDCAサイクルのイメージ

〔2〕都市づくりに関する定期的なデータの収集・分析

土地利用、都市基盤、人口・世帯分布など、都市づくりに関連するデータを定期的に収集し、分析することで、機動的な都市づくりの見直しにつなげていきます。

〔3〕本マスタープランの見直し

本マスタープランの計画期間は12年間ですが、本市を取り巻く社会経済情勢や市民ニーズが大幅に変化するような場合は、必要に応じて見直しを行います。

また、本マスタープランの上位計画である「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」、「袖ヶ浦市総合計画」が改定された場合は、整合性などを点検し、必要に応じて見直しを行います。その際には、市民意向調査や市民懇談会などにより検証を行うとともに、「市民委員会」等により、公募市民委員も交えながら見直し及び新しいマスタープランの策定を行います。

袖ヶ浦市
都市計画マスタープラン
【地域別構想、実現化方策（案）】
概要版

令和元年 9 月
袖ヶ浦市

第5章 地域別構想

1 地域別の概要

本市は市の成り立ちなどから、昭和、長浦、根形、平岡、中川・富岡、臨海の6つの地域に区分でき、これまでの都市計画マスタープランにおいても6つの地域別に都市づくりの基本的な方針を掲げています。この地域区分は、多くの市民に定着した地域区分でもあることから、本マスタープランにおいても6つの地域区分を踏襲するものとします。



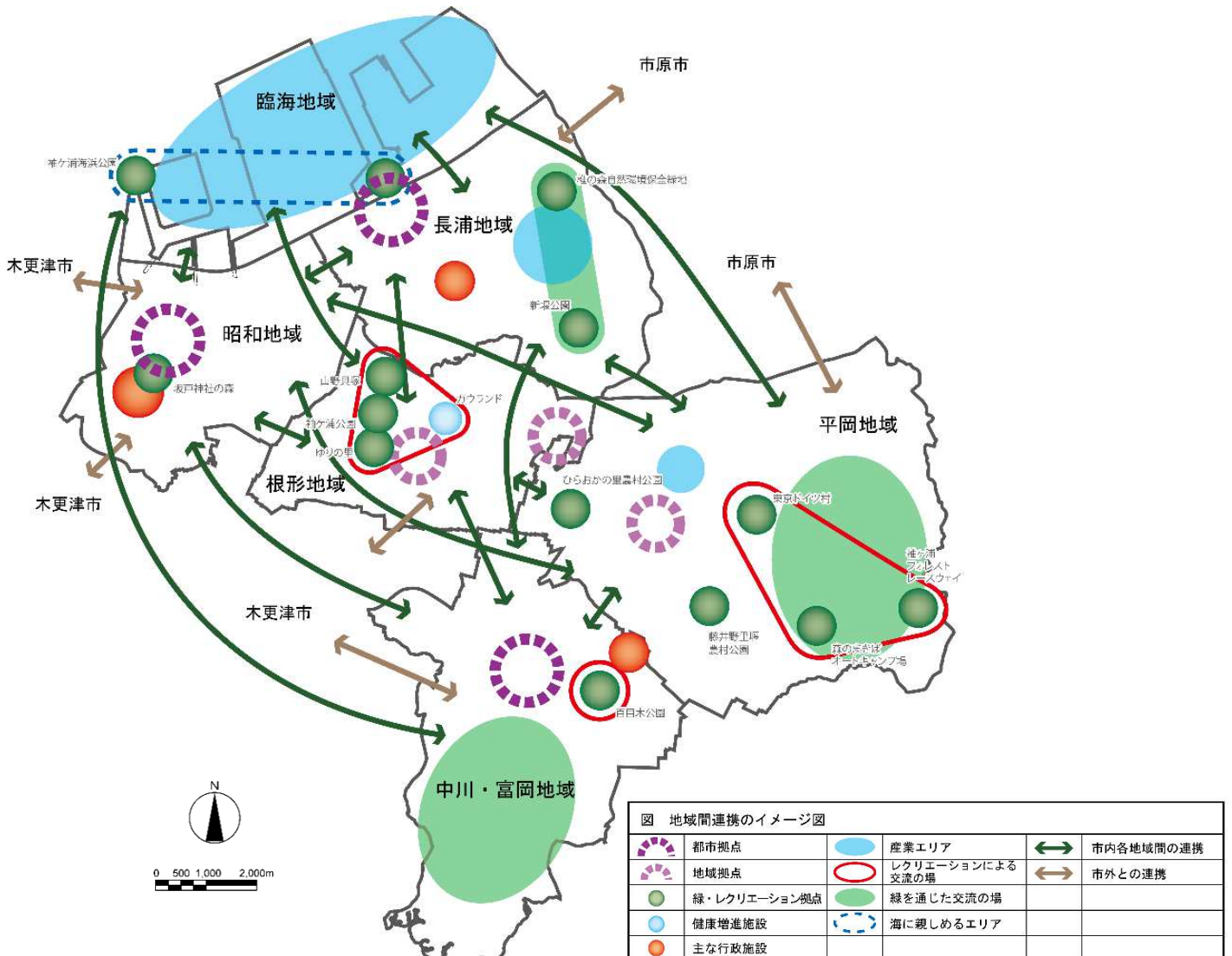
図 地域区分図

2 地域間連携の考え方

市内の各地域はそれぞれが独立し、自己完結しているわけではなく、地域間や隣接市との多様な連携の中で、全市的な発展を目指した都市づくりを進める必要があります。

このため、地域内においては生活サービス機能の維持・充実を図るとともに市内の各地域間、隣接市を道路や交通ネットワークで結ぶことで連携強化を図ります。

また、市内の各地域には多様な魅力を持つ資源があります。こうした資源を活かすために、地域が連携し、相互に補完しあうことで、市民生活の質の向上や市全体の魅力の向上を目指します。



地域間連携のイメージ図

3 地域別構想

3-1 昭和地域

■地域づくりの基本的な考え方

- 袖ヶ浦駅周辺では、都市機能の集積を進めることにより、まとまりのある都市づくりを進め、都市拠点の市街地内における人口密度の向上を図ります。
- 袖ヶ浦駅を中心とした都市拠点と市内外を結ぶ交通ネットワークの強化を図り、移動環境の向上を図ります。
- 都市拠点としてふさわしい魅力ある景観形成を図ります。
- 市街化区域内の面的整備が行われていない地区については、建築物の不燃化や耐震化を促進するほか、狭あい道路の拡幅などを進め、地域の安全性の向上を図ります。
- 市のランドマークとなっている坂戸神社の森や斜面林などの緑の空間、浮戸川や小櫃川などの水辺空間を活かした活用を図ります。

■地域づくりの主な方針

▷拠点形成

- 袖ヶ浦駅を中心とした都市拠点として、商業施設や業務施設、住宅などの集積を更に促進し、市民生活の利便性の向上を図ります。
- 交通拠点である袖ヶ浦駅や袖ヶ浦バスターミナルでは、行政情報や観光情報等を発信し、対岸地域からの玄関口としての利活用を積極的に行います。
- 市役所庁舎の建替え、耐震補強及び大規模改修の実施にあたり、市役所庁舎及びその周辺に市民が集い、活動空間を形成するなど、市民活動の拠点としての機能強化を図ります。

▷土地利用

- 袖ヶ浦駅周辺部の市街化調整区域は、そのポテンシャルを活かし、市や地域の活力創出に資する土地利用を検討するとともに、立地を誘導するルールを設けます。
- 神納などの農住調和地では、秩序ある土地利用を図ります。併せて、宅地開発の進行による将来的な行政の負担や河川等への影響などを検証し、効果的な規制誘導策を検討します。
- 袖ヶ浦バスターミナル周辺や（都）代宿神納線沿道など、高速道路 I C の周辺地区及び高速道路 I C にアクセスする主要幹線道路沿道では、地区計画制度の活用により地域振興に寄与する施設の立地の誘導を図ります。

▷都市施設

- 袖ヶ浦駅周辺で発生する渋滞の解消を図るとともに交通の円滑化を図るため、東京湾岸道路の早期整備を要望していくほか、（都）西内河根場線及び（都）高須箕和田線、（都）西内河高須線の整備を推進します。
- 袖ヶ浦駅海側地区の近隣公園は地域住民の意向も取り入れ、早期完成を目指します。

▷都市環境

- 坂戸神社の森から浮戸川、隣接する臨海地域の袖ヶ浦海浜公園に至る水と緑のネットワークの形成を図ります。

▷都市景観

- 袖ヶ浦駅周辺は公共施設等が集積するほか、袖ヶ浦バスターミナルとも近接していることから、都市拠点としてふさわしい景観形成を進めます。

▷都市防災

- 木造住宅が密集し道路が狭く緊急車両の進入が困難な地区については、建築物の不燃化や耐震化を促進するとともに、狭あい道路の拡幅やオープンスペースの確保による安全性の向上を進めます。

○昭和地域の地域づくり方針図



- | | | | |
|--------------|--------------------|------------------------|-------|
| 都市拠点 | 商業業務地 | 広域・主要幹線道路 (自動車専用道路) | 市街化区域 |
| 緑・レクリエーション拠点 | 工業地 | 広域・主要幹線道路 (一般道) | 河川 |
| 主要公共施設 | 住宅地(市街地) | 広域・主要幹線道路 (一般道)(未開通路線) | 地域界 |
| 小・中・高等学校等 | 集落地 | 幹線道路 | 市域界 |
| 地域の身近な水辺 | 農住調和地 | 幹線道路(未開通路線) | |
| 整備予定公園 | 保全系緑地(樹林地) | 補助幹線道路・生活道路 | |
| 水と緑のネットワーク | 保全系緑地(斜面林) | インターチェンジ | |
| | 生産系緑地 | 鉄道及び駅 | |
| | IC周辺及びICアクセス道路沿道地区 | 袖ヶ浦バスターミナル | |
| | 都市公園・都市緑地等 | | |
| | 面的整備実施済地区 | | |

3-2 長浦地域

■地域づくりの基本的な考え方

- 長浦駅周辺では、都市機能の集積を進めることにより、まとまりのある都市づくりを進め、都市拠点の市街地内における人口密度の向上を図ります。
- 長浦駅を中心とした都市拠点と市内外を結ぶ交通ネットワークの強化を図り、移動環境の向上を図ります。
- 水害被害の未然防止と被害軽減に向け、河川の計画的な改修等を検討していきます。
- 都市拠点としてふさわしい魅力ある景観形成を図ります。
- 市街化区域内の面的整備が行われていない地区については、建築物の不燃化や耐震化を促進するほか、狭あい道路の拡幅などを進め、地域の安全性の向上を図ります。
- 椎の森自然環境保全地などの緑の空間や新堰公園、蔵波川等の水辺空間を活かした活用を図ります。

■地域づくりの方針

▷拠点形成

- 長浦駅を中心とした都市拠点として、商業施設や業務施設、住宅などの集積を更に促進し、市民生活の利便性の向上を図ります。
- 長浦行政センター、長浦公民館、長浦おかのうえ図書館を中心とする地区では、行きやすく誰もが利用しやすいよう、更なる利便性の向上を図ります。

▷土地利用

- 長浦駅周辺地区の幹線道路沿道や低未利用地において、商業業務施設を誘導するとともに、商工会などの関係組織と連携し、にぎわいのある商業業務地の形成を図ります。
- 蔵波中学校周辺などの農住調和地では、秩序ある土地利用を図ります。併せて、宅地開発による将来的な行政負担や河川等への影響を検証し、効果的な規制誘導策を検討します。
- (都)代宿神納線沿道など、高速道路 I C の周辺地区及び高速道路 I C にアクセスする主要幹線道路沿道では、地区計画制度の活用により商業・業務施設や観光施設など、地域振興に寄与する施設の立地の誘導を図ります。

▷都市施設

- 本地域と根形地域、中川・富岡地域を結ぶ(県)長浦上総線は拠点間を相互に結ぶ地域連携軸として重要であるため、道路改良を促進します。
- 長浦駅と行政センター等の行政拠点を結ぶ(都)長浦駅前線は、バリアフリー化等により、だれもが安全、安心して通行できるよう対策を推進します。また、無電柱化については、市民ニーズ等を踏まえて整備について検討します。
- 久保田川等の河川については、水害の未然防止と水害被害の軽減を図るため、河川の現状把握を行うとともに、改修計画を策定し、改修等を推進します。

▷都市環境

- 蔵波川等の河川の水辺空間と椎の森自然環境保全緑地「しいのもり」、長浦駅南側の蔵波小鳥の森等の緑の空間を歩行者空間で結ぶ水と緑のネットワークの形成を図ります。

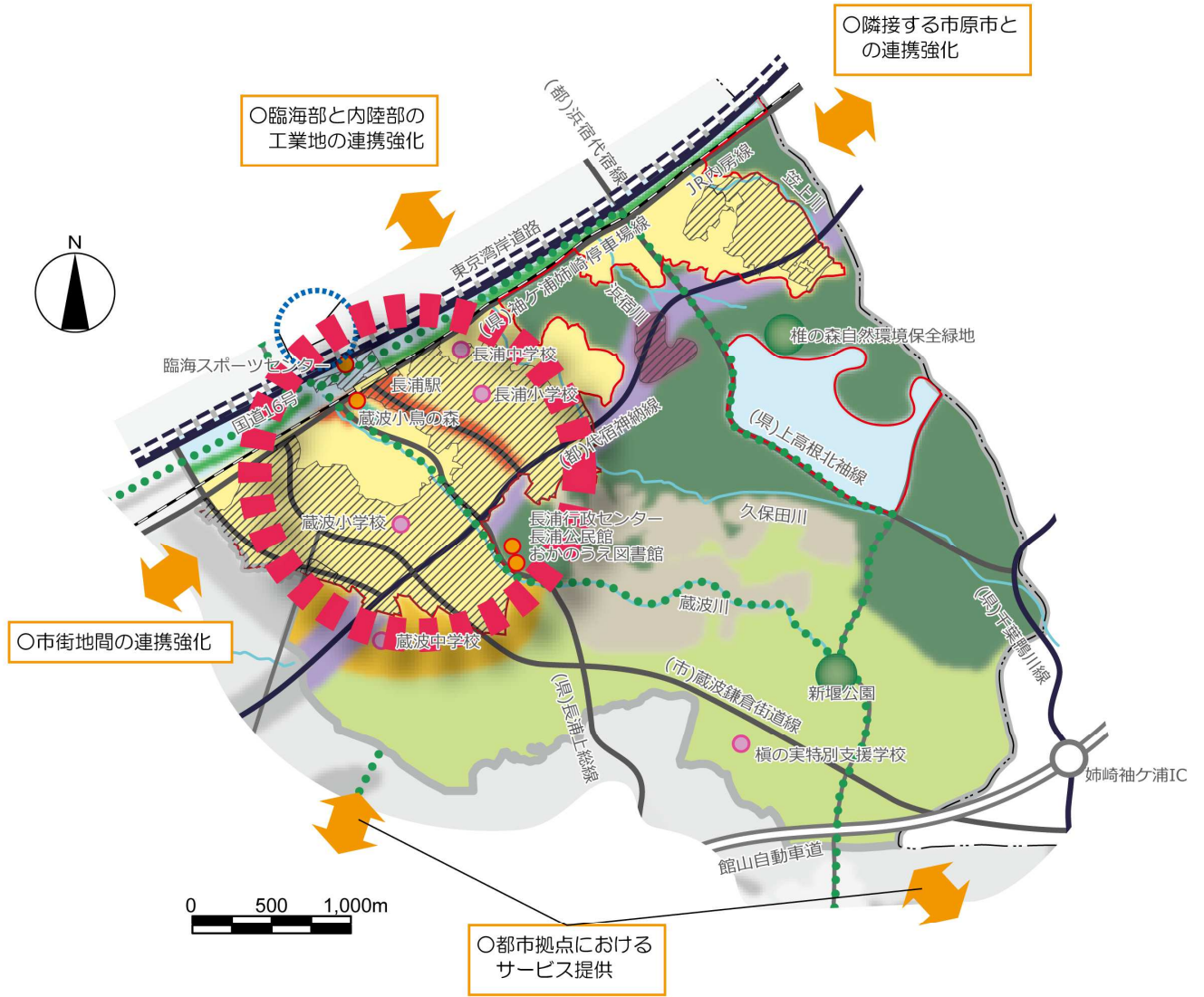
▷都市景観

- 長浦駅周辺は都市拠点としてふさわしい魅力ある景観形成を進めます。

▷都市防災

- 木造住宅が密集し道路が狭く緊急車両の進入が困難な地区については、建築物の不燃化や耐震化を促進するとともに、狭あい道路の拡幅やオープンスペースの確保による安全性の向上を進めます。

○長浦地域の地域づくり方針図



- | | | | |
|--------------|--------------------|------------------------|-------|
| 都市拠点 | 商業業務地 | 広域・主要幹線道路 (自動車専用道路) | 市街化区域 |
| 緑・レクリエーション拠点 | 工業地 | 広域・主要幹線道路 (一般道) | 河川 |
| 主要公共施設 | 住宅地(市街地) | 広域・主要幹線道路 (一般道)(未開通路線) | 地域界 |
| 小・中・高等学校等 | 既存開発住宅地 | 幹線道路 | 市域界 |
| 海に親しむ空間の形成 | 農住調和地 | 補助幹線道路・生活道路 | |
| 水と緑のネットワーク | 保全系緑地(樹林地) | インターチェンジ | |
| | 保全系緑地(斜面林) | 鉄道及び駅 | |
| | 生産系緑地 | | |
| | IC周辺及びICアクセス道路沿道地区 | | |
| | 都市公園・都市緑地等 | | |
| | レクリエーション用地 | | |
| | 面的整備実施済地区 | | |

3-3 根形地域

■地域づくりの基本的な考え方

- 市街化区域であるのぞみ野地区では、人口の定着による人口密度の維持を図り、良好な居住環境の形成を図ります。また、(県)南総昭和線や(県)長浦上総線沿道の集落地については、人口減少の抑制と地域コミュニティの維持を目的に、地区計画制度の活用などによる地域の活性化を図ります。また、根形公民館などを中心に、地域住民が気軽に集まれる地域活動の拠点づくりを進めます。
- 袖ヶ浦公園や農畜産物直売所「ゆりの里」、健康づくり支援センター「ガウランド」、山野貝塚など広域から人が集まる施設や地域資源の魅力の向上を図るとともに、緑・レクリエーション拠点間の回遊性の向上を図ることで、交流人口の増加を目指します。
- 優良農地で農業生産の場であり、地域の特徴的な景観資源でもある浮戸川沿いの水田地帯及び台地に広がる畑作地帯は保全と営農環境の向上を図ります。
- (県)南総昭和線沿いに広がる斜面林等の緑の空間は保全を図ります。

■地域づくりの方針

▷拠点形成

- 地域拠点に位置する根形公民館などの公共施設は、誰もが利用しやすいよう、更なる利便性の向上を図るとともに、周辺地域の人が集まる施設として利活用を図ります。
- 袖ヶ浦公園や農畜産物直売所「ゆりの里」など広域から人が集まる施設や山野貝塚など地域資源については、公共交通による移動環境の改善などにより回遊性を高めるとともに、J R内房線袖ヶ浦駅や袖ヶ浦バスターミナル、東京ドイツ村等の周辺の集客施設との連携強化などにより、緑・レクリエーション拠点としての魅力向上を図ります。

▷土地利用

- 面的整備の行われたのぞみ野地区については、定住人口の維持・増加に向けて、人口の定着を図りつつ良好な居住環境の形成を図ります。
- (県)南総昭和線や(県)長浦上総線沿道の集落地では、良好な居住環境の維持・向上に努めるとともに、生活利便性も備えた居住地の形成と周辺地域への利便性の確保を図ります。また、地区計画制度の活用などにより、既存集落の活性化を図ります。
- 浮戸川沿いの水田地帯及び台地に広がる畑作地帯は、本市の農業生産基盤、景観資源として保全を図ります。

▷都市施設

- (県)南総昭和線については、幹線道路として安全対策等の整備を促進します。
- (県)長浦上総線は南北の幹線道路であり、線形や幅員改良等の整備促進を図ることにより長浦駅周辺や横田駅周辺地区への交通利便性の向上を図ります。
- 地域内の移動手段を確保するため、地域支え合い(共助)による移動支援を推進します。
- 観光資源でもある袖ヶ浦公園では、施設の更なる充実について検討するとともに、各種イベントの場としての活用など、魅力の向上と交流人口の拡大を図ります。また、農畜産物直売所「ゆりの里」、山野貝塚等の周辺の地域資源との連携強化や回遊性の向上を図ります。

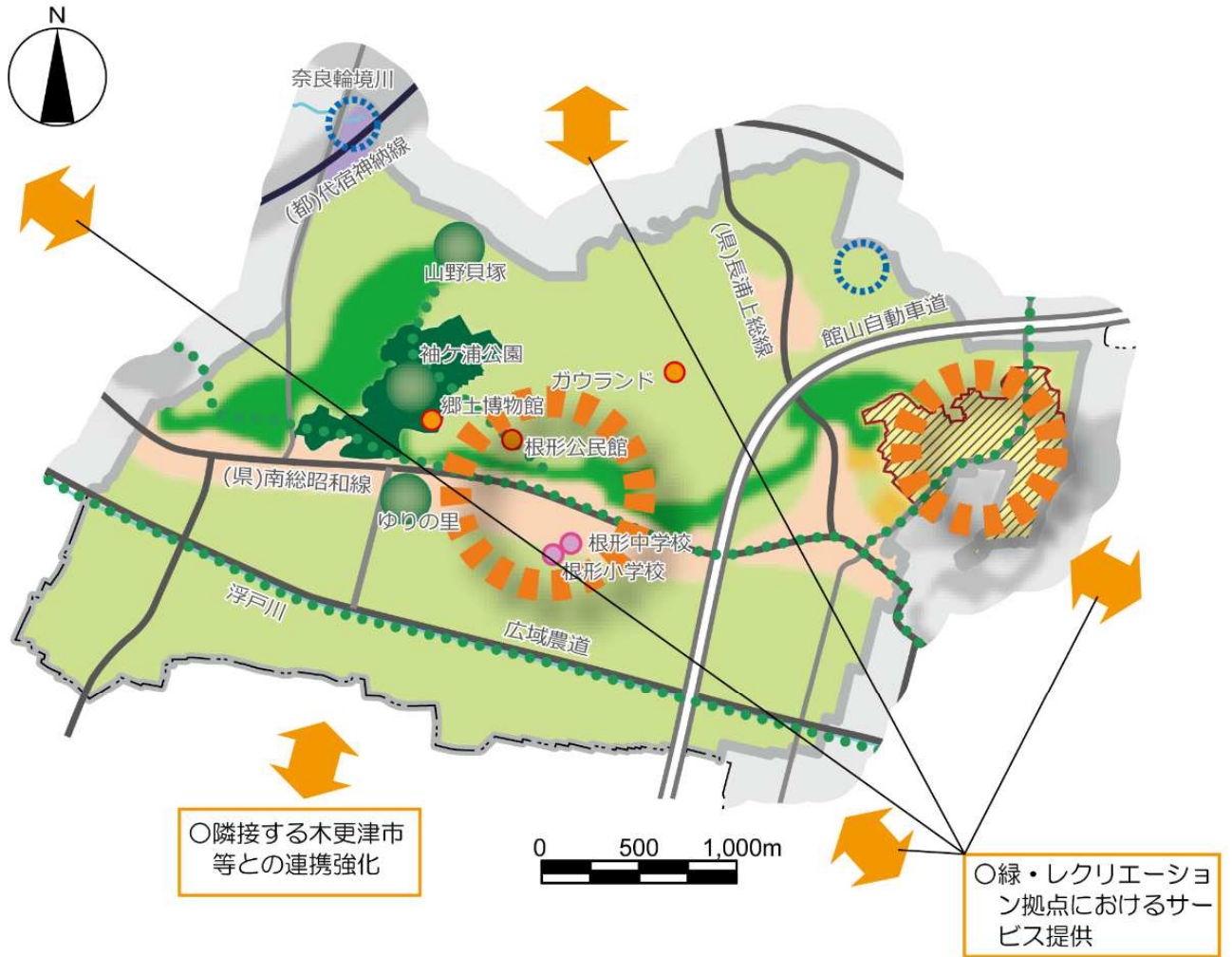
▷都市景観

- 集落地内の屋敷林や生け垣、社寺林を含む斜面林、浮戸川沿いに広がる水田地帯、台地の畑作地帯は、歴史的、文化的な要素を含む良好な景観として維持・向上を図ります。

▷都市防災

- (県)南総昭和線に沿って続く斜面では、千葉県と協議・連携し、災害の防止及び保全対策を要請するとともに、土砂災害特別警戒区域等では警戒避難体制について周知を図ります。

○根形地域の地域づくり方針図



○隣接する木更津市等との連携強化

○緑・レクリエーション拠点におけるサービス提供

- | | | |
|--------------|--------------------|--------------------|
| 地域拠点 | 住宅地(市街地) | 広域・主要幹線道路(自動車専用道路) |
| 緑・レクリエーション拠点 | 集落地 | 広域・主要幹線道路(一般道) |
| 主要公共施設 | 農住調和地 | 幹線道路 |
| 小・中・高等学校等 | 保全系緑地(斜面林) | 補助幹線道路・生活道路 |
| 地域の身近な水辺 | 生産系緑地 | 市街化区域 |
| 水と緑のネットワーク | IC周辺及びICアクセス道路沿道地区 | 河川 |
| | 都市公園・都市緑地等 | 地域界 |
| | 面的整備実施済地区 | 市域界 |

3-4 平岡地域

■地域づくりの基本的な考え方

- (主) 千葉鴨川線や(県)横田停車場上泉線沿道の集落地では、人口減少の抑制と地域コミュニティの維持を目的に、地区計画制度の活用などによる地域の活性化を図ります。
- 平岡公民館を中心に、地域住民が気軽に集まれる地域活動の拠点づくりを進めます。
- 東京ドイツ村をはじめとする地域内の集客施設への交通利便性の向上や周辺の集客施設との広域観光ネットワークの形成、観光施設の立地などの計画的な規制誘導により来訪者の回遊性の向上を図ることで、交流人口の増加を目指します。
- 優良農地で農業生産の場であり、地域の特徴的な景観資源でもある浮戸川沿いの水田地帯及び台地に広がる畑作地帯は保全と営農環境の向上を図ります。
- 丘陵地や谷津の緑の空間及び松川等の水辺空間の保全と活用を図ります。

■地域づくりの方針

▷拠点形成

- 地域拠点に位置する平岡公民館は、誰もが利用しやすいよう、更なる利便性の向上を図るとともに、周辺地域の人が集まる施設として利活用を図ります。
- 東京ドイツ村などの集客施設については、公共交通による移動環境の改善などにより回遊性を高めるとともに、交通拠点や他の集客施設との連携強化により魅力向上を図ります。
- 農業体験の場となっているひらおかの里農村公園及び水辺空間を活用した藤井野里堰農村公園は緑・レクリエーション拠点として活用を図ります。

▷土地利用

- 平岡小学校周辺の集落地では、良好な居住環境の維持・向上に努めるとともに、生活利便性も備えた居住地の形成と周辺地域への利便性の確保を図ります。また、地区計画制度の活用などにより、既存集落の活性化を図ります。
- 浮戸川沿いの水田地帯及び台地に広がる畑作地帯は保全を図ります。
- (主) 千葉鴨川線及び国道410号、国道409号など、主要幹線道路沿道については、地区計画制度の活用により観光施設など、地域振興に寄与する施設の立地の誘導を図ります。

▷都市施設

- (主) 千葉鴨川線等については、渋滞の解消など効率的な道路利用を促進します。
- (県) 横田停車場上泉線については、線形や幅員改良等の整備を促進します。
- (県) 上高根北袖線については、幹線道路として安全対策等の整備を促進します。
- (県) 南総昭和線は、幹線道路として安全対策等の整備を促進します。
- 臨海部や内陸部へのバス路線について運行本数やダイヤの見直しなどの要望をバス事業者に継続して実施します。
- 地域内の移動手段を確保するため、地域支え合い(共助)による移動支援を推進します。

▷都市環境

- (県) 南総昭和線沿いの斜面林、延命寺などの歴史・文化と一体となった緑の空間及び浮戸川、藤井野里堰農村公園などの水辺空間について、保全を図ります。

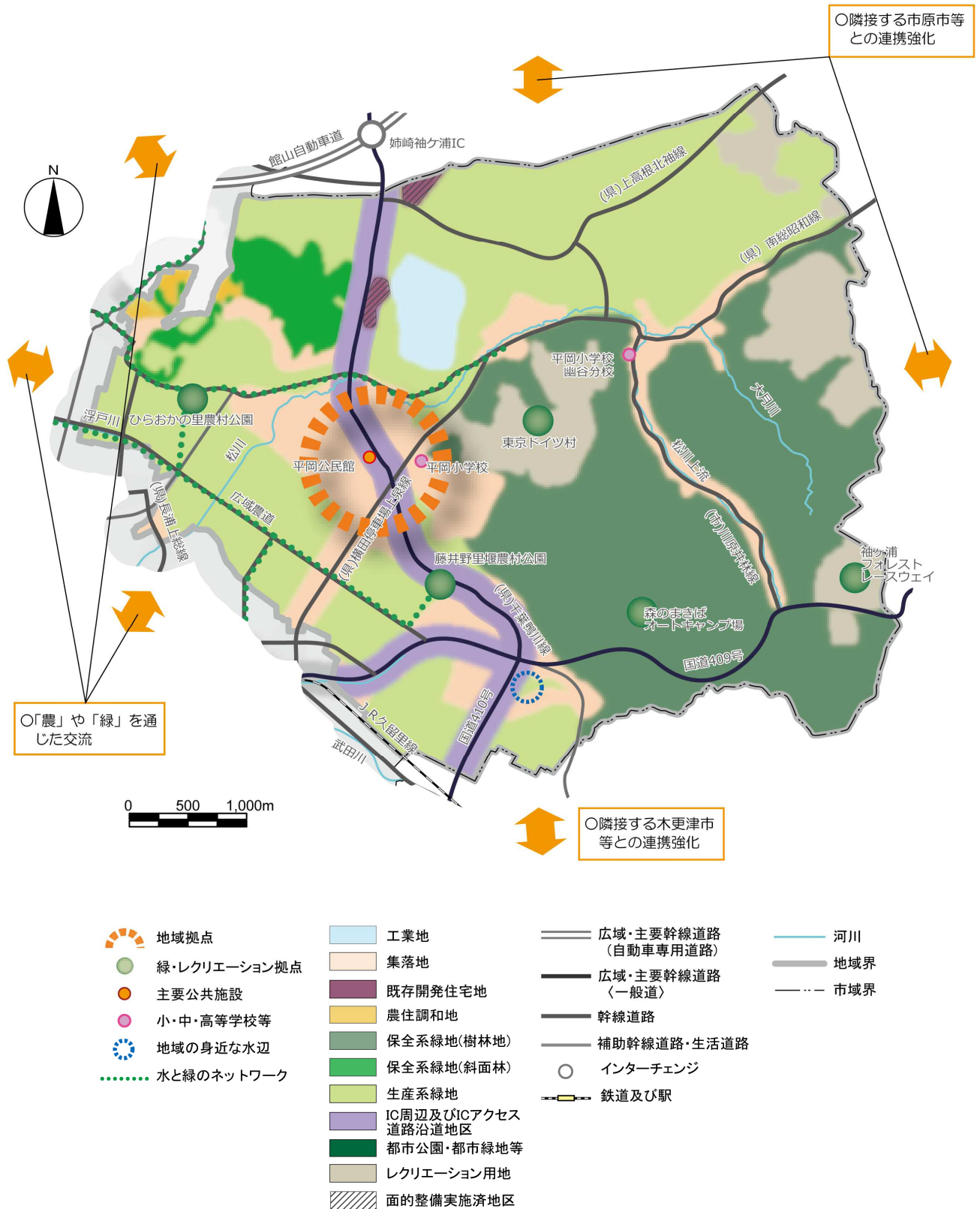
▷都市景観

- 集落地内の屋敷林や生け垣、社寺林と一体となった緑地、水田地帯や谷津田等の田園、名幸台等の高台や丘陵部からの眺望等、良好な地域景観の維持・向上を図ります。

▷都市防災

- 地域内の丘陵地では、千葉県と協議・連携し、災害の防止及び保全対策を要請するとともに、土砂災害特別警戒区域等では警戒避難体制について周知を図ります。

○平岡地域の地域づくり方針図



3-5 中川・富岡地域

■地域づくりの基本的な考え方

- 横田駅周辺では、都市機能の集積を進めることにより、まとまりのある都市づくりを進め、都市拠点の市街地内における人口密度の向上を図ります。
- 横田駅周辺の市街化区域内では、面的整備が実施されていないため狭あい道路が多く存在し、利活用が制限されている土地があることから、都市拠点にふさわしい土地の利活用がされるよう誘導を図ります。
- 都市拠点としてふさわしい魅力ある景観形成を図ります。
- 平川行政センター周辺や（主）君津平川線沿道の集落地については、人口減少の抑制と地域コミュニティの維持を目的に、地区計画制度の活用などによる地域の活性化を図ります。
- かずさアカデミアパークと連携する圏央道（仮称）かずさ I C の早期整備を要望していくほか、広域的な交通利便性を活かした規制誘導策を検討します。
- 優良農地である地域北部の水田地帯は保全と営農環境の向上を図ります。
- 丘陵地や谷津の緑の空間は保全を図るとともに、百目木公園を中心に小櫃川などの水辺空間を活かした活用を図ります。

■地域づくりの方針

▷拠点形成

- 横田駅を中心とした都市拠点として、商業施設や生活サービス施設の集積を更に促進し、市民生活の利便性の向上とにぎわいのある商業空間の形成を図ります。
- 平川行政センターが立地する東横田駅周辺では、行きやすく誰もが利用しやすいよう、更なる利便性の向上を図るとともに、人々の交流活動を活発化します。

▷土地利用

- 横田駅周辺の既成市街地では、狭あい道路が多いなど都市基盤の整備が不十分であることから、行政と住民や地権者との合意形成に基づき、地区計画制度等の活用により居住環境の維持・向上を図ります。
- （仮称）かずさ I C の早期整備を要望するとともに、その周辺において地区計画制度の活用等により、流通業務機能などの土地利用について規制誘導策を検討します。
- 市街地の北側や小櫃川周辺の水田地帯などの優良農地については、本市の農業生産基盤や景観資源として保全を図ります。

▷都市施設

- 国道 409 号は幅員が狭く大型車の通行や歩行者の安全性の確保が不十分であることから、（市）三箇横田線等の代替機能を持った道路整備を推進し、通行の円滑化や地域住民の安全性の向上を図るとともに、木更津北インターチェンジへの利便性の向上を図ります。
- 本地域から広域農道へ連結する（市）代宿横田線の整備を推進します。
- 横田駅周辺の市街化区域内では、狭あい道路の拡幅により居住環境の形成と地域の安全性の向上を図ります。
- 地域内の移動手段を確保するため、地域支え合い（共助）による移動支援を推進します。

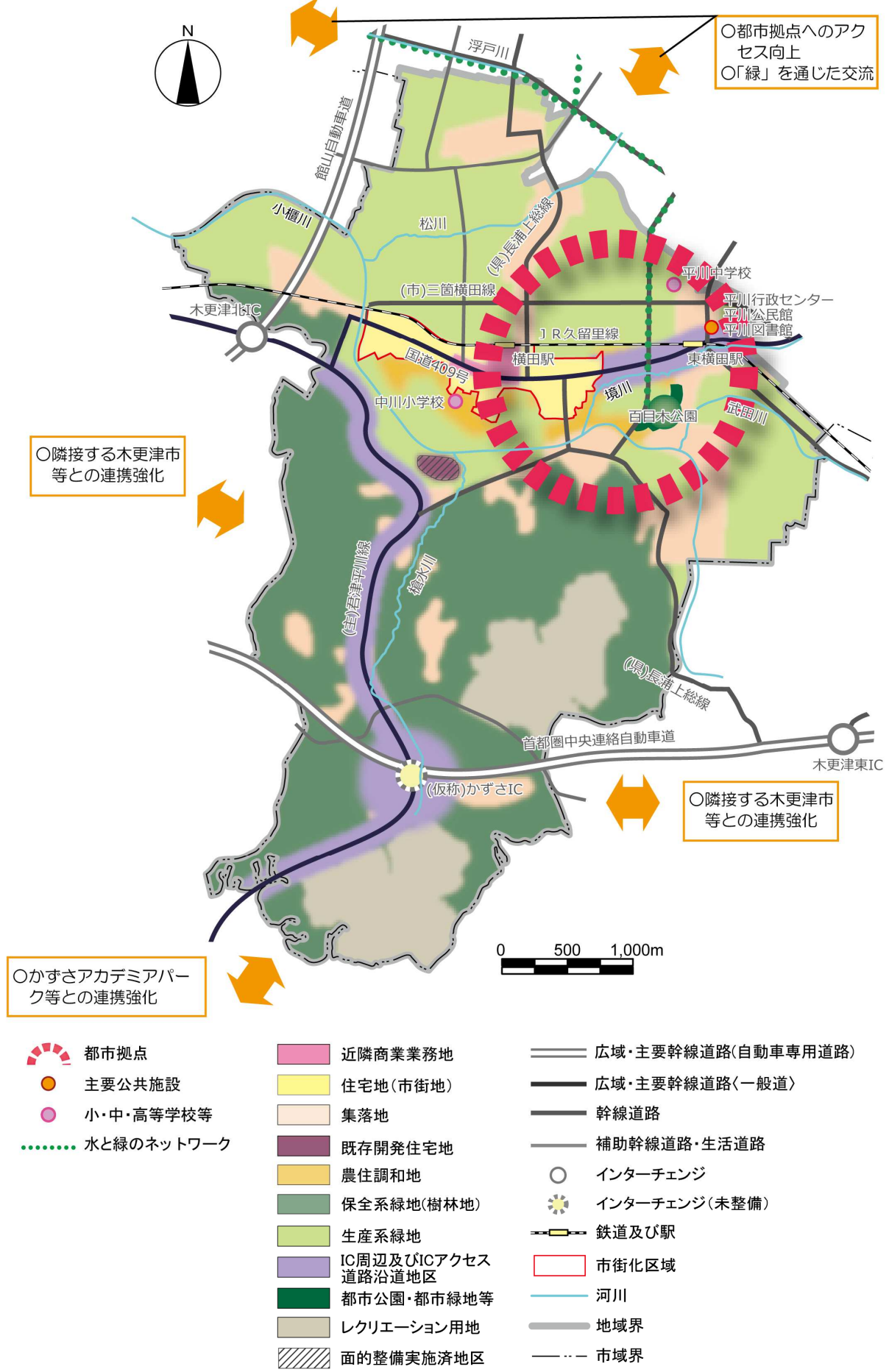
▷都市環境

- 小櫃川、松川、境川、槍水川等の河川の水辺空間と百目木公園や地域内の眺望ポイント等を快適な歩行者空間で結ぶ水と緑のネットワークの形成を図ります。

▷都市景観

- 小高神社など富岡地区の丘陵部から小櫃川、横田市街地等を望む景観は、古き「横田郷」を偲ばせる市の原風景であることから保全とそれらを見渡せる眺望ポイントの保全活用を図ります。

○中川・富岡地域の地域づくり方針図



○都市拠点へのアクセス向上
 「緑」を通じた交流

○隣接する木更津市等との連携強化

○隣接する木更津市等との連携強化

○かずさアカデミアパーク等との連携強化

- | | | | | | |
|--|------------|--|--------------------|--|--------------------|
| | 都市拠点 | | 近隣商業業務地 | | 広域・主要幹線道路(自動車専用道路) |
| | 主要公共施設 | | 住宅地(市街地) | | 広域・主要幹線道路(一般道) |
| | 小・中・高等学校等 | | 集落地 | | 幹線道路 |
| | 水と緑のネットワーク | | 既存開発住宅地 | | 補助幹線道路・生活道路 |
| | | | 農住調和地 | | インターチェンジ |
| | | | 保全系緑地(樹林地) | | インターチェンジ(未整備) |
| | | | 生産系緑地 | | 鉄道及び駅 |
| | | | IC周辺及びICアクセス道路沿道地区 | | 市街化区域 |
| | | | 都市公園・都市緑地等 | | 河川 |
| | | | レクリエーション用地 | | 地域界 |
| | | | 面的整備実施済地区 | | 市域界 |

0 500 1,000m

3-6 臨海地域

■地域づくりの基本的な考え方

- 東京湾岸道路の整備を促進し、東京湾アクアラインへのアクセスを改善するなど、さらなる操業環境の向上を図るとともに、対岸地域や内陸部の工業団地との連携を強化することで、より生産性の高い工業地の形成を目指します。
- 市内で「海」を感じられる袖ヶ浦海浜公園の利活用を促進するとともに、市街地から公園に至るまでの良好な景観の形成を図ります。
- 市街地に近接している港湾については、海辺の魅力を活かした利活用を検討します。

■地域づくりの方針

▷拠点形成

- 内陸部の袖ヶ浦椎の森工業団地やかずさアカデミアパークとの連携を強化するとともに、高速道路網や海上交通といった広域的な交通利便性を活かし、既存工業の発展とともに、付加価値の高い製品の生産等を行う地域として機能強化を図ります。
- 袖ヶ浦海浜公園といった広域から人が集まる施設については、行きやすさを改善し回遊性を高めるとともに、ほかの集客施設との連携強化などにより、緑・レクリエーション拠点としての魅力向上を図ります。

▷土地利用

- 臨海部の工業地域については、立地する企業の施設更新等、投資意欲と生産機能の向上が図られるよう、道路などのインフラ施設の適切な維持管理と更なる交通利便性を向上させることで、将来にわたって魅力ある工業地であり続けられる環境整備を図ります。

▷都市施設

- 本地域から東京湾アクアラインの木更津金田 I C へのアクセス道路となる東京湾岸道路が計画され、未着手となっており、移動の円滑化を図るため早期整備を要望していきます。
- 内陸部から臨海部の工業地や袖ヶ浦海浜公園への主要なアクセス道路となる（都）高須箕和田線の整備を推進します。
- 港湾の利活用について、海や市街地に近接しているという立地条件を最大限に活かすため市民の意向にも配慮しつつ、港湾管理者と協議・連携し利活用の方向性を検討します。

▷都市環境

- 隣接する昭和地域の坂戸神社の森から浮戸川、（市）南袖神納線を経由して袖ヶ浦海浜公園に至る水と緑のネットワークの形成を図ります。南袖地区の袖ヶ浦海浜公園へ通じる道路は、フェニックスの植樹により良好な景観を有していることから、歩行者空間としての沿道環境の向上を図ります。

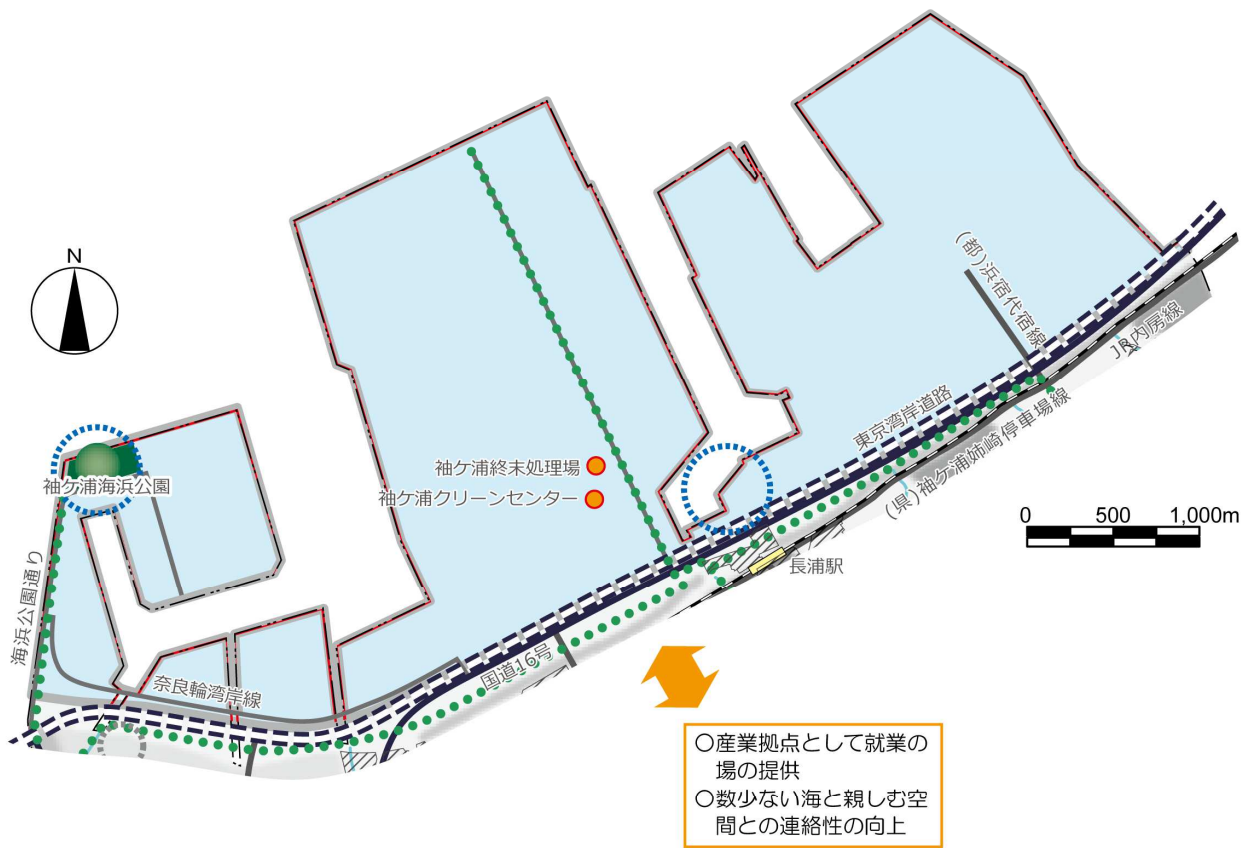
▷都市景観

- 南国の海のイメージを演出している（市）南袖神納線のフェニックス並木や（市）長浦中袖線の街路樹など地域を代表する景観の保全を図ります。
- 袖ヶ浦海浜公園などからの対岸地域や富士山を望む眺望ポイントの維持・保全を図ります。

▷都市防災

- 大規模地震発生時やコンビナート火災等、災害の発生の未然防止や被害軽減に向け、防災機能の強化や防災設備等の維持管理を図ります。

○臨海地域の地域づくり方針図



- | | | |
|---|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ● 緑・レクリエーション拠点 ● 主要公共施設 ⊙ 海に親しむ空間の形成 ●●●●● 水と緑のネットワーク 工業地 | <ul style="list-style-type: none"> 広域・主要幹線道路(自動車専用道路) 広域・主要幹線道路<一般道> 広域・主要幹線道路<一般道>(未開通路線) 幹線道路 補助幹線道路・生活道路 鉄道及び駅 | <ul style="list-style-type: none"> 市街化区域 河川 地域界 市域界 |
|---|---|--|

第6章 計画実現の仕組み

1 都市計画マスタープラン推進のためのしくみ

■都市計画マスタープランに基づいた都市づくり

(1) 都市計画の決定及び変更

本マスタープランの将来像や都市づくりの基本方針を実現するため、用途地域等の地域地区、道路や公園等の都市施設、地区計画等の都市計画について必要に応じて決定及び変更を行います。

(2) 各種関連計画による都市づくりの推進

個々の具体的事業については、上位計画である総合計画との整合を図りつつ、本マスタープランに基づき各種関連計画や方針を作成し、具体的な取組みを展開するものとします。

(3) 財源の確保

都市づくりに関する事業の実施にあたっては、国・県等の支援制度の活用を図り、最小限の財政負担で最大限の効果を発揮できるよう努めます。

■協働による都市づくりの推進

(1) 「袖ヶ浦市みんなが輝く協働のまちづくり条例」に基づく都市づくりの推進

地域や市民の目線に立った暮らしやすい都市づくりを進めていくためには、都市計画の分野においても多様な主体が参画し、協働でまちづくりを進めることが重要となることから、協働のまちづくり条例に基づく都市づくりを推進します。

市民	<ul style="list-style-type: none"> ●地域コミュニティへの参加等を通じて都市づくりに関わります。 ●都市づくりへの理解を深め、意識の向上を図ります。 ●地域の都市づくりのルールである地区計画制度等の活用や提案など、地域連携により都市づくりの推進を図ります。
地縁団体 (自治会等)	<ul style="list-style-type: none"> ●地域における情報収集や課題把握をするとともに、ほかの地域や市と連携して、地域の特性を活かした都市づくりに取組みます。 ●地域における住民相互の交流及び連携を促進します。
市民団体	<ul style="list-style-type: none"> ●活動分野における知識・専門性等を活かし、他の地域等と連携して都市づくりに取組みます。
事業者	<ul style="list-style-type: none"> ●企業市民として、また、都市環境を形成する要素の一つとして、周辺環境への配慮を図るとともに、積極的に地域の都市づくりに参加します。 ●本市で開発等を行う事業者は、都市づくりの将来目標に適合した優良な開発を行います。 ●地域社会との連携を深めるとともに、その事業活動の特性、専門性等を活かし、地域の活性化及び都市づくりに寄与するよう努めます。
行政(市)	<ul style="list-style-type: none"> ●都市づくりに関する基本的な構想・計画を示し、総合的・計画的に各種の施策を推進します。 ●市民・事業者と連携して各種公共事業を展開し、都市づくりを担います。 ●近隣市町村や県などと、広域的な都市計画について連絡・調整を行います。 ●市民や事業者等に対する情報提供や活動団体への助言等の支援を行います。 ●市職員に対し、協働によるまちづくりに関する理解を促進し、知識・技能の習得に努めます。

表 各主体の役割分担

(2) 都市計画提案制度の活用

都市計画提案制度の活用を更に促進するとともに提案内容への助言等により、多様な主体との協働によるまちづくりの実現を目指します。

(3) 民間誘導によるまちづくりの推進

行財政の効率化や多様化する市民ニーズに対応するため、市民や企業などが行政と連携して新たな公共サービスの提供を行う PPP、PFI の活用や民間活力によるまちづくりの推進を図ります。

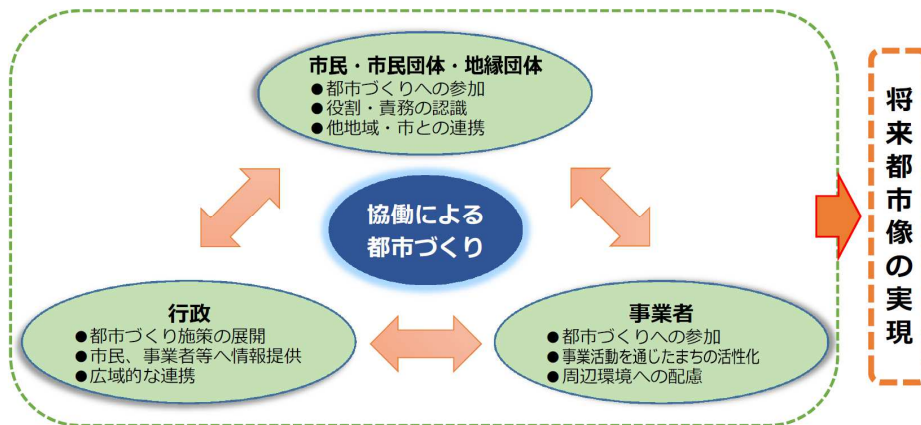


表 協働による都市づくりのイメージ

■ 庁内体制の確立

都市づくりは都市計画分野だけにとどまらず、産業、医療・福祉、教育、環境、歴史・文化など、多様な行政分野に跨がる内容を含んでいることから、本マスタープランの推進にあたっては、関係部署との横断的な推進体制を確立し、情報共有や相互調整を行いながら、効果的・効率的に都市づくりを進めます。

■ ・ 県や近隣自治体との連携

道路整備をはじめとする都市施設の整備や土地利用など、都市づくりを効果的に進めるためには、国・県や近隣自治体との調整や協力が不可欠であることから、必要に応じて様々な連携・協力体制の構築を図ります。

2 計画の進行管理のしくみ

■ 本マスタープランの進行管理

総合計画における施策等の評価のしくみと連携しながら、本マスタープランに基づいた都市づくりが円滑に進んでいるかを定期的に点検できるしくみを構築し、本マスタープランの見直しにつなげられる進行管理を行います。

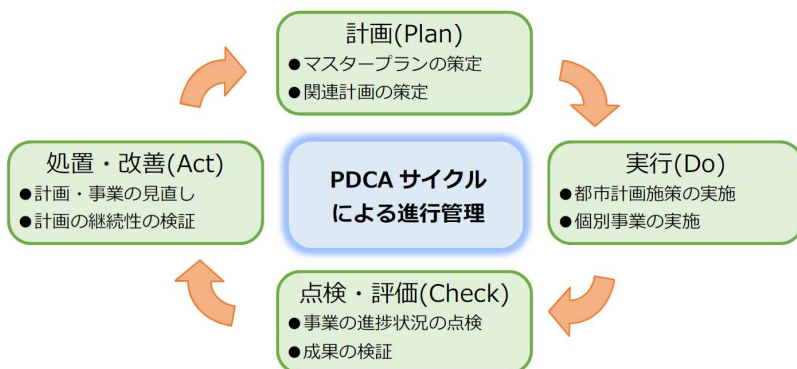


図 PDCAサイクルのイメージ

■ 都市づくりに関する定期的なデータの収集・分析

土地利用、都市基盤、人口・世帯分布など、都市づくりに関連するデータを定期的に収集し、分析することで、機動的な都市づくりの見直しにつなげていきます。

■ 本マスタープランの見直し

本マスタープランの計画期間は12年間ですが、本市を取り巻く社会経済情勢や市民ニーズが大幅に変化するような場合は、必要に応じて見直しを行います。

また、本マスタープランの上位計画である「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」、「袖ヶ浦市総合計画」が改定された場合は、整合性などを点検し、必要に応じて見直しを行います。その際には、市民意向調査や市民懇談会などにより検証を行うとともに、「市民委員会」等により、公募市民委員も交えながら見直し及び新しいマスタープランの策定を行います。

都市計画マスタープラン策定スケジュール予定

時期	内容
令和元年 6月7日	第5回都市計画マスタープラン策定市民委員会 (全体構想案とりまとめ)
7月2日～23日	市議会会派別説明(全体構想案説明・意見交換)
7月30日、8月7日	庁内会議
8月23日	市議会全員協議会(全体構想案説明)
9月6日	袖ヶ浦市都市計画審議会(状況説明)
9月30日	第6回都市計画マスタープラン策定市民委員会 (地域別構想・全体案提示)
11月初旬	第7回都市計画マスタープラン策定市民委員会 (全体案とりまとめ)
11月中旬	都市計画マスタープラン策定市民委員会より市長提言
12月	市議会全員協議会(全体案説明) 地域別説明会 パブリックコメント
令和2年3月	袖ヶ浦市都市計画審議会(諮問)